

**U S T A W A**

**z dnia .....**

**o zmianie ustawy o straży gminnej oraz ustawy prawo o ruchu drogowym**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz.U. 1997 nr 123 poz. 779 z późn. zm) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9a w ust. 1 pkt otrzymuje brzmienie:

*„2) wyposażenia, w tym Środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2-7, broni palnej bojowej, Środków technicznych służących do obserwowania i rejestrowania obrazu zdarzeń w miejscach publicznych, pojazdów, ”*

2) w art. 11 ust. 1 uchyla się pkt 2;

3) w art. 12 ust. 1 uchyla się pkt 6.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 6 w ust. 1 uchyla się pkt 3c;

2) w art. 50a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

*„1. Pojazd pozostawiony bez tablic rejestracyjnych lub pojazd, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, może zostać usunięty z drogi przez Policję na koszt właściciela lub posiadacza.”;*

3) uchyla się art. 129b;

4) w art. 129e ust. 1 otrzymuje brzmienie:

*„1. Kontrola ruchu drogowego wykonywana przez strażników leśnych, funkcjonariuszy Straży Parku oraz pracowników zarządów dróg odbywa się na podstawie upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego wydanego przez właściwego komendanta powiatowego (miejskiego) Policji.”*

5) art. 129f otrzymuje brzmienie:

*„Art. 129f. Strażnicy leśni oraz funkcjonariusze Straży Parku w związku z wykonywaniem czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego są obowiązani do czasu przybycia Policji uniemożliwić kierowanie pojazdem osobie, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.”;*

6) w art. 129h w ust. 5 uchyla się pkt 4;

7) w art. 130a:

- a. w ust. 4 uchyla się pkt 2;
- b. ust. 9 otrzymuje brzmienie:

*„9. Pojazd unieruchamia Policja.”*

**Art. 3.** Rozporządzenia wydane przed wejściem w życie ustawy na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz.U. 1997 nr 123 poz. 779 z późn. zm) oraz ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zm.) zachowują ważność w zakresie, w jakim nie są sprzeczne z ustawą.

**Art. 4.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Podstawowym celem niniejszego projektu jest wykonanie dwóch podstawowych założeń, które w ocenie projektodawców są dzisiaj przyczyną odejścia instytucji straży miejskiej od ustawowych zadań wskazanych w ustawach oraz wywodzących się z genezy tej instytucji. Projektodawcy postulują ustawowe uregulowanie względem straży miejskiej następujących kwestii:

**(a) wyłączenie instytucji straży miejskiej z procesu kontroli fotoradarowej; oraz**

**(b) odebranie straży miejskiej możliwości karania kierowców z tytułu wykroczeń za nieprawidłowe parkowanie.**

Powyższe sprawi, iż straż miejska przestanie być zbrojnym ramieniem władz gmin w zakresie wyłącznego wykorzystywania jej do realizowania założeń lokalnych polityk budżetowych a stanie się wreszcie instytucją współpracy ze społeczeństwem w zakresie rozwiązywania problemów społeczności lokalnych.

Niniejszy projekt stanowi pierwszy od kilku lat projekt proponujący kompleksowe rozwiązanie problemu obecności straży miejskiej w lokalnych społecznościach oraz coraz bardziej negatywnego podejścia tych społeczności do tejże instytucji. Wprowadzenie postulowanych rozwiązań może sprawić, iż straż miejska zacznie wreszcie realizować ważne dla obywateli zadania i przestanie jednocześnie być instrumentalnie wykorzystywana przez władarzy określonych jednostek samorządu terytorialnego.

Dlatego przychylenie się Wysokiej Izby do propozycji przedstawionych w tym dokumencie jest konieczne, o co niniejszym projektodawcy wnoszą.

Poniżej pełne uzasadnienie faktyczne i prawne.

## **1. Straż miejska w Polsce.**

### **1.1. Geneza powołania straży miejskiej w Polsce i jej wypaczenie.**

Początki straży miejskiej w Polsce sięgają 1991 r. Od początku założeniem jej powołania było wprowadzenie samorządowej umundurowanej formacji ochronnej, która za główne zadanie miała mieć kontrolę porządku publicznego na terenie gminy.

W 1997 r., w związku z licznymi rozbieżnościami w zakresie stworzonej służby, ustawodawca postanowił uregulować zasady jej tworzenia, funkcjonowania, działania i realizowania służby na rzecz obywateli na poziomie ogólnokrajowym – dlatego uchwalono ówczesnie ustawę z 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz.U.1997.123.779) (dalej „ustawa o straży miejskiej”).

Od początku powołania tej służby jej założeniem miała być dobrowolność. Użyte w art. 1 ust 1 ustawy o straży miejskiej sformułowanie „może być utworzona” oznacza, że gmina nie ma obowiązku jej utworzenie. Funkcjonowanie straży miejskiej miało być docelowo tylko jedną z wielu dopuszczalnych form realizacji zadania własnego gminy w swoim założeniu polegającego na ochronie porządku publicznego w gminie. Wtedy duża część polskich miast utworzyła na swoim terenie straż miejską (gminną).

Dziś, blisko ponad 15 lat od momentu uchwalenia ustawy o straży miejskiej, duża część polskich miast zdecydowała się na jej likwidację<sup>1</sup> - proces ten dotyczy nie tylko małych miejscowości a zaczyna obejmować duże metropolie jak np. Gdańsk.

Trudno dziwić się temu zjawisku – straż miejska w Polsce już dawno odeszła od swoich pierwotnych funkcji. Niewiele wspólnego z rzeczywistością mają zapisane w art. 1 ust. 2 ustawy o straży miejskiej słowa, iż *„Straż spełnia służebną rolę wobec społeczności lokalnej, wykonując swe zadania z poszanowaniem godności i praw obywateli.”*. Przepis ten miał gwarantować, iż straż miejska będzie podległa swojej lokalnej społeczności i nigdy nie będzie wobec niej sprawować roli władczej czy dominującej. Ponadto miał on również gwarantować, iż wszelkie czynności strażników miejskich wobec obywateli będą wykonywane z poszanowaniem ich godności i praw.

O tym, że straż miejska już dawno odeszła od tych ideałów wiemy jako obywatele niestety doskonale. Fakt coraz szerszego procesu likwidacji tej instytucji w samorządach pokazuje jak daleko straż miejska uległa procesowi zamiany w bezduszną instytucję służącą wyłącznie zaspokajaniu wygórowanych żądań swoich przełożonych w zakresie pobierania niezwykle dużej ilości podatków lokalnych z kieszeni obywateli.

Niniejszy projekt ustawy ma zatrzymać tą postępującą patologię. Jako projektodawcy nie ukrywamy, że w naszej ocenie najbardziej słusznym krokiem byłaby likwidacją instytucji straży miejskiej i znaczące wzmocnienie funkcjonowania policji w miastach. Policji, która coraz częściej staje się ubogim krewnym strażników miejskich wynagradzanych z lokalnych

---

<sup>1</sup> <http://moto.onet.pl/1677935,1,masowa-likwidacja-strazy-miejskich,artykul.html?node=2>

pieniędzy i motywowanych do zbierania coraz większej ilości mandatów. Niestety, w dzisiejszej rzeczywistości politycznej o likwidację straży miejskiej będzie trudno.

Dlatego proponujemy kompromisowe rozwiązanie zaproponowane w niniejszym projekcie.

Jako projektodawcy postulujemy dwa podstawowe rozwiązania, tj.:

**(a) wyłączenie instytucji straży miejskiej z procesu kontroli fotoradarowej oraz (b) odebranie straży miejskiej możliwości karania kierowców z tytułu wykroczeń za nieprawidłowe parkowanie.**

Niestety dziś te dwa wskazane powyżej uprawnienia wypaczają zupełnie sens i idee funkcjonowania straży miejskiej. To właśnie z tytułu realizowania tychże czynności wpływa do budżetów lokalnych samorządów najwięcej pieniędzy obywateli przeznaczanych później na dowolnie wskazane przez samorząd cele. Ustawowe odebranie tych kompetencji sprawi, iż straż miejska wróci do swoich korzeni i założeń funkcjonowania jako służby publicznej na rzecz porządku lokalnego a nie instytucji powołanej do podnoszenia wysokości kwot założeń budżetów gminnych. Zabranie tychże uprawnień sprawi również, iż straże miejskie pozostaną wyłącznie w gminach, w których faktycznie służą na rzecz porządku a nie miejskiego skarbcza. To bowiem nadzór (szerzej omówiony dalej) jest dziś przyczyną takiego a nie innego zachowania strażników miejskich traktowanych przez samorządowców jako kolejne zbrojne fiskalne ramię na obywateli. Uchwalając niniejszą ustawę uderzamy tak naprawdę nie w instytucję straży miejskiej jako takiej, ale w pazernych włodarzy gmin i miast, którzy wykorzystali do cna uprawnienia nadane im przez ustawodawcę w zakresie stworzenia tej instytucji. A przykłady międzynarodowe oraz geneza powołania straży



miejskiej pokazują, iż można skutecznie realizować swoje funkcje nie dewastując jednocześnie kieszeni obywateli.

## **1.2. Pożądana filozofia działania straży miejskiej.**

W ocenie Klubu Poselskiego Ruchu Palikota straż miejska w Polsce już dawno odeszła od swoich ideałów, które powinny być jej przyświecać od początku funkcjonowania oraz które realizowane są przez podobne jednostki w Europie i na świecie.

Podstawową i naczelną zasadą realizowaną przez straż miejską powinna być współpraca ze społeczeństwem w zakresie rozwiązywania problemów społeczności lokalnych, w tym w szczególności **zapobiegania przestępczości** oraz **poprawy poczucia bezpieczeństwa obywateli**.

Powszechnie realizowaną dzisiaj ideą odnoszącą się do kwestii realizacji zadań, przysługujących w Polsce straży miejskiej, jest realizowane na całym obszarze sprawiedliwości, wolności i bezpieczeństwa Unii Europejskiej tzw. idei „*Community policing – lokalny podział odpowiedzialności*”<sup>2</sup>. Ta filozofia oznacza mniej więcej pracę służb na poziomie gminnym zorientowaną na społeczności lokalne.

W aspekcie realizacji tej filozofii, która należy odnieść również do straży miejskiej w Polsce, wyróżnia się 4 podstawowe jej wymiary<sup>3</sup>:

---

<sup>2</sup> patrz: „*Police Governance. European Union Best Practices*”

<sup>3</sup> J.Czapska, M.Szafrańska „Wbrew stereotypom – normatywny i społeczny wizerunek straży miejskich w Polsce”

- filozoficzny - składający się elementów w postaci partycypacji obywateli, szerszego ujęcia funkcji służb, nastawienia na lokalne normy i wartości czy też indywidualne potrzeby ludzi;
- strategiczny – zawierający się w pro aktywnym podejściu położenia większego nacisku na drobne naruszenia prawa oraz nieporządek a także służby funkcjonariusza ciągle na tym samym małym obszarze, gdzie posiada on więź z obywatelami;
- taktyczny – składający się z pozytywnych interakcji ze społecznością lokalną i służący budowaniu zaufania, partnerstwa i rozwiązywania problemów zamiast reagowania na obawy;
- organizacyjny – na który składają się rewizja sposobu nadzorowania i zarządzania funkcjonariuszami oraz podkreślanie kreatywności i wkładu pracowników w realizację celów całej organizacji.

W tej filozofii strażnik miejski powinien być podstawową jednostką kontaktu z lokalną społecznością, powinien rozumieć jej zapotrzebowania i potrzeby a obywatel powinien móc zadzwonić bezpośrednio do danej jednostki a nie do niezidentyfikowanej instytucji. Strażnik powinien w tej filozofii być partnerem wskazującym na nieprawidłowości i proponującym możliwe rozwiązania czy zasady, które realizować ma lokalna społeczność.

Niestety polska ustawa o straży miejskiej dramatycznie odeszła od wskazanych powyżej i powszechnie realizowanych na świecie ideałów. Jednak nawet jeżeli na mocy obecnie obowiązującej ustawy nie ma praktycznej możliwości wprowadzenia tego typu zmian – proponowana nowelizacja jest pierwszym krokiem do zmiany filozofii. Odebranie strażnikom uprawnień do bezzasadnego grabienia kieszeni obywateli może raz na zawsze definitywnie

sprawić, iż zaczną oni współpracować w ramach lokalnych społeczności a nie tylko żywić się z funduszy obywateli danej jednostki samorządu terytorialnego.

### **1.3. Zakres przysługujących uprawnień.**

Niewątpliwie określone wspólnoty terytorialne potrzebują do dobrego funkcjonowania i rozwijania się poczucia bycia gospodarzem w danej przestrzeni publicznej oraz podobnego poziomu bezpieczeństwa w tym właśnie miejscu. Zakresu uprawnień przyznany w ustawie o straży miejskiej tej jednostce miał w założeniu, iż umiejętności samych wspólnot zostaną wykorzystane przy tworzeniu instytucji tą wspólnotę chroniącej. Straże miejskie miały wypełnić tą rolę i stać się jednostkami poddanymi woli lokalnych społeczności o znacząco ograniczonych uprawnieniach. Była to więc koncepcja uczynienia władz samorządu terytorialnego współodpowiedzialnymi za utrzymanie ładu i porządku poprzez zapewnienie im odpowiednich instrumentów prawnych umożliwiających realizację tego zadania.

Na samym początku uchwalenia ustawy o straży miejskiej kompetencje tej instytucji z założenia miały być wyjątkowo skromne. Właściwie podstawowym środkiem działania miało być sygnalizowanie uchybień właściwym organom a represjom postępowanie mandatowe ograniczone do karania grzywną.

Z szeregu przyznanych wówczas uprawnień można by wyróżnić kilka grup takich jak czynności administracyjno-porządkowe (m.in. ochrona spokoju i porządku w miejscach publicznych czy ochrona obiektów zabytkowych lub komunalnych), stała wymiana informacji o występujących zagrożeniach (m.in. współdziałanie z właściwymi podmiotami w zakresie

ratowania zdrowia i życia obywateli), ochranianie imprez masowych, zabezpieczenia miejsc przestępstwa itp.

W zakresie przyznanych uprawnień od razu w ustawie przyznano też straży miejskiej możliwość czuwania nad porządkiem i kontrolą ruchu drogowego - w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym. Już po kilku latach funkcjonowania tego przepisu było wiadomo, iż jego zastosowanie jest rozszerzane do potężnych rozmiarów a jego stosowanie służy tylko zaspokajaniu potrzeb finansowych organów gminnych i miejskich. Nie bacząc jednak na te oczywiste fakty – w niedługim czasie wprowadzono jednocześnie możliwość kontrolowania przez straż miejską wykroczeń drogowych za pomocą fotoradarów. W ten sposób ukształtowano zakres kompetencji, które funkcjonują do dziś. Kompetencji, które wymagają natychmiastowego i radykalnego ograniczenia do zakresu z początku powołania straży miejskich oraz sposobów jej funkcjonowania jeszcze przed wprowadzeniem ustawy z 1997 roku.

#### **1.4. Nadzór jako problem.**

Zadania przysługujące straży miejskiej nie są jednolicie wyznaczone w ustawie a zgodnie z intencją ustawodawcy ich zakres wykonywany przez poszczególne straże w poszczególnych gminach powinien różnić się w zależności od potrzeb określonej gminy, jej wielkości czy możliwości organizacyjnych. Straż miejska powinna więc funkcjonować lokalnie w ramach zadań wyznaczonych przez ustawodawcę na poziomie ogólnokrajowym a opisanych w pkt.1.3. niniejszego projektu. Niestety większość gmin w Polsce ze wskazanych zadań jako najważniejsze potraktowała te, które niniejsza ustawa ma odebrać, czyli kontrolę

fotoradarową oraz kontrolę w zakresie parkowania kierowców. Realizacja postawionych w ten sposób zadań służy wyłącznie wzbogaceniu budżetu organów jednostek samorządu terytorialnego kosztem lokalnej wspólnoty.

To samorzady są więc niestety po części odpowiedzialne za wypaczenia w funkcjonowaniu tej służby. Władze gminy znając bowiem zagrożenia występujące na jej obszarze oraz potrzeby mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa publicznego – powinny przede wszystkim dostosować działanie tej straży do jak najpełniejszego zaspokajania tych potrzeb a nie zaspokajania potrzeb budżetowych danej gminy. Zwykle podstawę działania i zakres wykonywanych zadań realizowany jest na podstawie zarządzeń odpowiednich komendantów straży miejskiej, którzy wyznaczają poszczególnym funkcjonariuszom zadania do wykonania.

Komendanci wyznaczający zakres działań strażników są niestety uzależnieni od lokalnych władz a więc muszą wykonywać ich polecenia. W ten sposób tworzy się zamknięte koło, którego ofiarą padają przede wszystkim obywatele. Odebranie możliwości działania straży miejskiej we wskazanych wyżej obszarach sprawi, iż Komendanci zyskają większą swobodę faktycznego szeregowania swoich pracowników do potrzeb wspólnoty mieszkańców a nie potrzeb organów gminy.

### **1.5. Wzorcowy statut straży miejskiej.**

W literaturze dotyczącej historii oraz funkcjonowania straży miejskiej w Polsce można znaleźć kilkakrotne odwołanie do Wzorcowego statutu zadań straży miejskiej zawartego w piśmie okólnym nr 1/90 ministra spraw wewnętrznych i ministra pełnomocnika rządu do

spraw reformy samorządu terytorialnego z 8 listopada 1990 r. w sprawie tworzenia straży miejskich i porozumiewania się w tym zakresie z ministrem spraw wewnętrznych (Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych nr 4, poz. 80).

Jego lektura nawet po latach może stanowić inspirację tego jak powinny współcześnie zostać uregulowane kwestie straży miejskiej w miastach i jak w początkach III RP słusznie wyobrażano rolę tej formacji powoływanej wówczas do życia.

Zgodnie z tym dokumentem zadania straży miejskiej powinny obejmować przede wszystkim takie kwestie jak (i) ochrona porządku w miejscach publicznych oraz estetyczny wygląd obiektów i urzędzeń użyteczności publicznej, instytucji i zakładów pracy oraz posesji prywatnych i otoczenia; (ii) kontrola prawidłowości oznakowania ulic, oświetlenia ulic i posesji, zapewnienia funkcjonowania punktów oświetleniowych oraz estetyki napisów, miejsc plakatowania i ogłoszeń; (iii) sprawdzanie wykonania zadań i obowiązków przez administratorów i gospodarzy domów; (iv) kontrola zabezpieczenia prowadzonych na terenie miasta prac inwestycyjno-remontowych; (v) oddziaływanie na służby miejskie odpowiedzialne za sprawne funkcjonowanie urzędzeń komunalnych w celu zwiększenia efektywności ich działania; (vi) asystowanie przy pobieraniu opłat ustalonych na podstawie przepisów o podatkach i opłatach lokalnych. Dodatkowo dla straży miejskiej w statucie przewidziano też obowiązki w zakresie informowania o zauważonych awariach czy popełnionych przestępstwach, zabezpieczenia miejsc zdarzeń do czasu przybycia odpowiednich służb czy doprowadzanie osób nietrzeźwych do izb wytrzeźwień.

Wskazany wyżej zakres pożądaných przy tworzeniu straży miejskiej zadań, które miały być przez nią docelowo realizowane pokazuje jak daleko ustawodawca odszedł od koncepcji

prezentowanej w początkach III RP. Odejście to ma niestety charakter patologiczny, który sprawił, iż z ważnej społecznie i lokalnie służby przemieniono straż miejską w synonim wszelkich złych cech oraz pazerności w zakresie nakładania na obywateli mandatów karnych związanych z ich funkcjonowaniem w ramach ruchu drogowego.

## **2. Straż miejska w raportach Najwyższej Izby Kontroli.**

Niestety do podobnych wniosków jak te przedstawione w pkt 1 niniejszego uzasadnienia doszła również Najwyższa Izba Kontroli. Podstawowym wnioskiem jaki płynie z dokumentu pt. „Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania straży miejskich (gminnych)” datowanym na marzec 2011 r.<sup>4</sup> jest fakt, iż zdaniem NIK straż miejska coraz bardziej przypomina policję drogową, która zamiast realizować swoje ustawowo nałożone na nią zadania zajmuje się ściganiem kierowców.

Jako jeden z powodów takiego stanu rzeczy Najwyższa Izba Kontroli podaje, co zostało szerzej pokazane również w pkt. 1.4. niniejszego projektu, iż negatywnie ocenia działania prezydentów i burmistrzów miast w zakresie sprawowania nadzoru nad funkcjonowaniem straży; zlecania strażom dodatkowych zadań (będących w kompetencji innych organów) wykraczających poza ochronę porządku publicznego określonego ustawą o strażach gminnych oraz egzekwowanie należności z tytułu grzywien nałożonych mandatami karnymi. Jednocześnie należy podkreślić, iż Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia prace straży miejskiej związanej z utrzymaniem czystości w gminach oraz porządku publicznego, czyli

---

<sup>4</sup> <http://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-strazy-miejskiej.html>

realizowanie podstawowych zadań jakie straż miejska powinna realizować. W związku z tym projekt niniejszej ustawy jest tym bardziej konieczny, iż jego uchwalenie pozwoli na szersze działanie straży miejskiej w zakresie kontroli, w których w zgodnej ocenie NIK wypada dobrze.

Jeżeli chodzi natomiast o pozostałe konkluzje NIK dot. funkcjonowania straży miejskiej – pokazują one patologię w zakresie działania straży miejskiej na rzecz zwiększania przychodów budżetów lokalnych. Otóż statystyki że liczba interwencji w najważniejszej dla obywateli sprawie porządku publicznego wzrosła średnio zaledwie o 2,7%. **Zwiększyła się za to znacząco (o blisko 200%) ogólna liczba wykrywanych przewinień komunikacyjnych.** NIK podkreśla, iż w 2005 r. wykroczenia komunikacyjne stanowiły 27,4%, a w 2009 r. już 65,2% ogólnej liczby wszystkich ujawnionych wykroczeń. Ich liczba zwiększyła się o 22,7% w tych jednostkach, które posiadały fotoradary, natomiast w pozostałych (które fotoradarów nie posiadały) liczba tych samych wykroczeń wzrosła tylko o 2,5%. **Przewinienia komunikacyjne to tylko jedna z 26 grup wykroczeń, które powinni ujawniać strażnicy, a są jednostki, w których 97% spośród wszystkich wystawionych mandatów dotyczy przewinień drogowych.** Większość z nich wypisywana jest na podstawie zapisów z fotoradarów. NIK konkluduje, iż taka sytuacja sprawia, że działania strażników nie mają znaczącego wpływu na poprawę porządku publicznego.

W zakresie wniosków *de lege ferenda* związanych z tą sytuacją, w ocenie Najwyższej Izby Kontroli, **konieczne jest doprecyzowanie zasad pracy straży miejskiej i nadzoru nad nią.**

W ocenie NIK nadzór nad strażami, sprawowany przez prezydentów i burmistrzów, jest niewystarczający i nie istnieje jakikolwiek system kontrolowania jakości i rzetelności pracy strażników. Co warte podkreślenia, w ocenie Najwyższej Izby Kontroli uprawnienia, zadania



i obowiązki straży miejskich nie zawsze są właściwie rozumiane i interpretowane. Kontrola wykazała, że prezydenci i burmistrzowie często utrudniali strażnikom wykonywanie podstawowych obowiązków, zlecając im dodatkowe zadania. Cierpi na tym zarówno porządek w miastach, jak i autorytet samych strażników.

Przedmiotowy raport został opublikowany w 2011 r. Do dnia złożenia niniejszej propozycji zmiany ustawy ani Rząd, ani wskazane przez NIK Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ani też posłowie lub odpowiednia komisja nie złożyli żadnych propozycji zmian w zakresie funkcjonowania straży miejskiej w Polsce. Ostatnia zmiana w zakresie ustawy o straży miejskiej miała miejsce w 2011 r. i dotyczyła **wyłącznie kolejnego rozszerzenia kompetencji tego organu** poprzez dodanie artykułu, który sprawia, iż obecnie straż miejska zajmuje się również kontrolą publicznego transportu zbiorowego - w zakresie określonym w art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13). Niniejszy projekt kompleksowo odpowiada natomiast na założenia przedstawione przez Najwyższą Izbę Kontroli w przedmiotowym raporcie.

### 3. Straż miejska w Unii Europejskiej i na świecie – wzorce zmian.

#### 1.1. Straż miejska na obszarze Unii Europejskiej.

Nie istnieje wspólna polityka europejska w zakresie koordynacji działań służb występujących na poziomie lokalnych społeczności – odpowiedników polskiej straży miejskiej. Nie mniej w ramach funkcjonowania Unii Europejskiej wypracowana kilka ogólnoeuropejskich standardów, które słusznie uważane są za kanon funkcjonowania tego typu jednostek mający na celu ujednolicenie standardów ich zachowań względem lokalnych społeczności<sup>5 6</sup>.

Podstawowy standard jaki wyróżnia się w ramach funkcjonowania tych podmiotów w Unii Europejskiej to przygotowanie tzw. dokumentu w postaci „*Local Security Contract*” (pol. Umowa w zakresie bezpieczeństwa lokalnego) według ustandaryzowanych wersji ogólnoeuropejskich. Ich wdrażanie w poszczególnych państwach polega przede wszystkim na ustaleniu, w ramach społeczności lokalnych i w formie ustanowionej przez organy samorządowe, umów społecznych w zakresie bezpieczeństwa lokalnego, które wskazują największe, zdaniem tych społeczności lokalnych zagrożenia i nakazują ich skuteczną eliminację, z której później organy bezpieczeństwa są rozliczane. Takie plany zawierane są zwykle w ramach kilkuletnich i pozwalają na skuteczne wyznaczenie i koordynację pożądaných przez społeczności celów.

---

<sup>5</sup> „*Police Governance: European Union Best Practices*”

<sup>6</sup> „*Moving forward with Community Policing in Europe*”

Dodatkowo Unia Europejska w zakresie prowadzenia skutecznej polityki straży miejskich wskazuje na takie podstawowe zadania tych służb jak skupienie się na koordynowaniu aktywności wspólnot lokalnych celem wypracowywania jak najbardziej szerokich kompromisów, dostosowanie działania lokalnych straży miejskich do zapotrzebowań i możliwości wspólnot lokalnych, konsultowanie podstawowych wyznaczonych straży zadań z czynnikami społecznymi.

Niestety – straż miejska w Polsce nie realizuje żadnego ze wskazanych powyżej standardów pożądanego działania przedstawionych przez Unię Europejską. Dodatkowo zadania, których ma zostać pozbawiona na mocy projektu niniejszej ustawy stoją w rażącej sprzeczności ze wskazanymi standardami. Tym bardziej więc niniejszy projekt ustawy jest w pełni uzasadniony i konieczny.

### **1.2. Straż miejska w innych krajach Unii Europejskiej.**

Wartymi do rozważenia wzorami dla polskiej straży miejskiej powinny też być regulacje odnoszące się do funkcjonowania straży miejskiej w innych krajach Unii Europejskiej.

**Francja.** We Francji tzw. policjanci municypalni pełnią szereg różnych funkcji, w zależności od tego do kogo są przypisani. Nie mniej żadna z tych funkcji nie pokrywa się choćby w części z zadaniami, które mają zostać odebrane straży miejskiej w Polsce na mocy projektu niniejszej ustawy. Policjant municypalny we Francji realizując zadania jako funkcjonariusz ma przede wszystkim: nadzorować życie publiczne poprzez zapewnienie poczucia bezpieczeństwa w nadzorowanej części miasta; zapewnić porządek w miejscach publicznych takich jak miejsca sprzedaży alkoholu, tereny rekreacyjne czy ogródki działkowe; czuwać

nad spokojem życia publicznego poprzez walkę z hałasem, pijaństwem czy zapewnienie dbałości o czystość; czuwać nad przestrzeganiem zasad handlu lokalnego oraz w imieniu innych służb prowadzić dochodzenia administracyjne. Z zakresu prawa karnego policja municypalna we Francji ma niewielkie uprawnienia takie jak sporządzenie protokołu wykroczenia czy wymierzenie mandatu za niektóre wykroczenia z kodeksu drogowego.

**Niemcy.** W Niemczech policja municypalna stanowi zespół osób zatrudnianych przez określone jednostki samorządu terytorialnego, których podstawowym celem jest kontrola przestrzegania prawa administracyjnego na ulicach. W zależności od Landu – osoby te mogą być uzbrojone bądź nie. Jednak ich podstawowe zadania to: monitorowanie przestrzegania prawa administracyjnego na ulicach; monitorowanie przestrzegania prawa przez właścicieli sklepów; kontrole sanitarne; inspekcje weterynaryjne czy kontrole zwierząt w obszarze ich działania.

Podobnie jak w wyżej wymienionych krajach – tego typu służby są postrzegane w innych dużych państwach członkowskich Unii Europejskiej takich jak Wielka Brytania czy Szwecja. W żadnym z tych państw tego typu służby nie mają przywilejów, które posiadają w Polsce. W związku z tym – także z tych powodów niniejszy projekt ustawy jest konieczny i zasadny.

#### **4. Wykonywanie kontroli ruchu drogowego przez straż miejską**

Do momentu wprowadzenia w 1997 r. przepisów ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2012.1137) (dalej „**Prawo o ruchu drogowym**”), a dokładniej do 2007 r. kiedy wprowadzono zapis art. 129b tej ustawy dający straży miejskiej uprawnienia do kontroli ruchu drogowego – czynności związane z czuwaniem nad bezpieczeństwem i

porządkiem na drogach publicznych, kierowaniem ruchem i kontrolowaniem pojazdów były zastrzeżone wyłącznie na rzecz policji. Dlatego do 2007 r. dokonywanie czynności związanych z kontrolą ruchu drogowego przez strażników miejskich stanowiło przekroczenie uprawnień.

W związku z wprowadzeniem tych przepisów strażnicy miejscy, którzy do tej pory nie mieli żadnych uprawnień związanych z kontrolą ruchu drogowego – otrzymali szereg możliwości działania- teoretycznie ograniczonych tylko pod względem terenu działania, bowiem uprawnienia przysługują im na obszarze gminy lub miasta ich działania oraz względem tylko niektórych uczestników ruchu i co do niektórych zachowań.

W związku z tym przepisem strażnicy miejscy mogą dziś, w zakresie kontroli ruchu drogowego, zatrzymać pojazd poruszający się w ruchu drogowym, prowadzić kontrolę dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem, używać urządzeń samoczynnie ujawniających i rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami (fotoradary) oraz legitymować uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu. Dodatkowo w zakresie sprawowanej kontroli strażnicy miejscy mogą również dokonywać usuwania pojazdów i ich unieruchamiania przez blokowanie kół w przypadkach, zakresie i trybie określonych w przepisach o ruchu drogowym, czyli np. w przypadkach pozostawienia na drodze nieużywanego pojazdu, pozostawienia pojazdu w miejscu zabronionym lub utrudniającym ruch czy uniemożliwienia kierowania pojazdem osobie nietrzeźwej.

Zakres wskazanych powyżej uprawnień oraz ich niejednoznaczność prawna sprawiły, iż w powszechnym odczuciu obywateli a także niestety funkcjonariuszy straży miejskiej – dziś w

zakresie ruchu drogowego mogą oni wszystko. Jednoznaczne ukrócenie tej praktyki oraz zahamowanie postępującego „przejmowania” przez strażników miejskich wszelkich czynności dokonywanych na drogach mocą tej ustawy sprawi, iż funkcjonowanie tej jednostki wreszcie będzie z korzyścią przede wszystkim dla obywateli ale także dla jednostek straży miejskiej i samorządów lokalnych.

## **5. Szczegółowe uzasadnienie proponowanych zmian.**

Poniżej szczegółowe omówienie proponowanych przez projektodawców zmian w zakresie ustawy o straży miejskiej oraz innych ustaw powiązanych z realizowaniem przez straż miejską uprawnień w zakresie kontroli ruchu drogowego pojazdów.

### **[art. 9a. ustawy o straży miejskiej] Proponowane brzmienie:**

*„1. Straż prowadzi ewidencje 1) etatów, 2) wyposażenia, w tym środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2-7, broni palnej bojowej, ~~urządzeń samoczynnie ujawniających i rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego, środków technicznych służących do obserwowania i rejestrowania obrazu zdarzeń w miejscach publicznych, pojazdów,~~ 3) wyników działań straży.*

*2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób prowadzenia ewidencji, uwzględniając dane podlegające wpisowi oraz możliwość jej prowadzenia w systemie informatycznym.”*

### **Uzasadnienie:**

W niniejszym przepisie określono rodzaje ewidencji, które ma obowiązek prowadzić każda jednostka straży miejskiej (gminnej). Obecnie brzmienie przepisu art. 9a ust.1, w szczególności w zakresie dodania ewidencji fotoradarów, zostało ustalone na podstawie art. 1 pkt 8 ustawy z 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy o strażach gminnych.

W związku z wprowadzeniem projektu niniejszej ustawy a więc odebraniem straży miejskiej prawa do rejestrowania wykroczeń drogowych za pomocą urzędzeń samoczynnie ujawniających i rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego – również urzędzenia te nie będą już służyć realizacji zadań straży miejskich. Konkludując sama ewidencja tych urzędzeń również będzie zbędną, co uzasadnia skreślenie niniejszego zapisu.

**[art. 11 ustawy o straży miejskiej] Proponowane brzmienie:**

*Art. 11. 1. Do zadań straży należą w szczególności:*

*1) ochrona spokoju i porządku w miejscach publicznych,*

~~*2) czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym,*~~

*2a) kontrola publicznego transportu zbiorowego - w zakresie określonym w art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13),*

*3) współdziałanie z właściwymi podmiotami w zakresie ratowania życia i zdrowia obywateli, pomocy w usuwaniu awarii technicznych i skutków klęsk żywiołowych oraz innych miejscowych zagrożeń,*

*4) zabezpieczenie miejsca przestępstwa, katastrofy lub innego podobnego zdarzenia albo miejsc zagrożonych takim zdarzeniem przed dostępem osób postronnych lub zniszczeniem śladów i dowodów, do momentu przybycia właściwych służb, a także ustalenie, w miarę możliwości, świadków zdarzenia,*

*5) ochrona obiektów komunalnych i urzędzeń użyteczności publicznej,*

*6) współdziałanie z organizatorami i innymi służbami w ochronie porządku podczas zgromadzeń i imprez publicznych,*

*7) doprowadzanie osób nietrzeźwych do izby wytrzeźwień lub miejsca ich zamieszkania, jeżeli osoby te zachowaniem swoim dają powód do zgorszenia w miejscu publicznym, znajdują się w okolicznościach zagrażających ich życiu lub zdrowiu albo zagrażają życiu i zdrowiu innych osób,*

*8) informowanie społeczności lokalnej o stanie i rodzajach zagrożeń, a także inicjowanie i uczestnictwo w działaniach mających na celu zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz zjawiskom*

kryminogennym i współdziałanie w tym zakresie z organami państwowymi, samorządowymi i organizacjami społecznymi,

9) konwojowanie dokumentów, przedmiotów wartościowych lub wartości pieniężnych dla potrzeb gminy.

2. W związku z realizowanymi zadaniami określonymi w ust. 1 i art. 10, straży przysługuje prawo do obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych w przypadku, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania zadań oraz w celu:

1) utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia,

2) przeciwdziałania przypadkom naruszania spokoju i porządku w miejscach publicznych,

3) ochrony obiektów komunalnych i urządzeń użyteczności publicznej.

3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób wykonywania czynności, o których mowa w ust. 2, uwzględniając potrzebę zapewnienia skuteczności obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych, a także potrzebę respektowania godności ludzkiej oraz przestrzegania i ochrony praw człowieka.

Art. 11 ustawy o straży miejskiej określa podstawowy zakres ich działań. Nie ma on charakteru zamkniętego a nie każda jednostka musi realizować wszystkie zadania. Ich realizacja zależy teoretycznie powinna od możliwości techniczno osobowych.

Niestety obecnie wszystkie straże miejskie realizują przede wszystkim zadanie określone w art. 11 ust. 1 pkt 2) ustawy o straży miejskiej, czyli czuwanie nad porządkiem i kontrolę ruchu drogowego - w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym. Zakres tego artykułu wynika przede wszystkim z art. 129b prawa o ruchu drogowym, którego usunięcie jest również postulowane w ramach niniejszego projektu. W ramach tych nagminnie wykorzystywanych czynności mieści się m.in.: możliwość zatrzymania pojazdu, kontroli dokumentów czy wreszcie dokonywania kontroli fotoradarowej. W związku z charakterem tego przepisu oraz zakresem wskazanych w niniejszym uzasadnieniu przyczyn – jego



usunięcie jest niezbędne dla prawidłowego dalszego funkcjonowania straży miejskiej w przestrzeni publicznej i obywatelskiej.

**[art. 12 ustawy o straży miejskiej] Proponowane brzmienie przepisu:**

*Art. 12. 1. Strażnik wykonując zadania, o których mowa w art. 10 i 11, ma prawo do:*

*1) udzielania pouczeń, zwracania uwagi, ostrzegania lub stosowania innych środków oddziaływania wychowawczego,*

*2) legitymowania osób w uzasadnionych przypadkach w celu ustalenia ich tożsamości, 3) ujęcia osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego, a także dla mienia i niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji,*

*3a) dokonywania kontroli osobistej, przeglądania zawartości podręcznych bagaży osoby:*

*a) w przypadku istnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary,*

*b) w związku z wykonywaniem czynności określonych w ust. 1 pkt 3,*

*c) w związku z wykonywaniem czynności określonych w art. 11 pkt 7, jeśli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że osoba, wobec której czynności te są podejmowane, posiada przy sobie niebezpieczne przedmioty dla życia lub zdrowia ludzkiego,*

*4) nakładania grzywien w postępowaniu mandatowym za wykroczenia określone w trybie przewidzianym przepisami o postępowaniu w sprawach o wykroczenia,*

*5) dokonywania czynności wyjaśniających, kierowania wniosków o ukaranie do sądu, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych - w trybie i zakresie określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia,*

~~*6) usuwania pojazdów i ich unieruchamiania przez blokowanie kół w przypadkach, zakresie i trybie określonych w przepisach o ruchu drogowym,*~~

*7) wydawania poleceń,*

*8) żądania niezbędnej pomocy od instytucji państwowych i samorządowych,*

*9) zwracania się, w nagłych przypadkach, o pomoc do jednostek gospodarczych, prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej oraz organizacji społecznych, jak również do każdej osoby o udzielenie doraźnej pomocy na zasadach określonych w ustawie o Policji,*

10) (uchylony).

1a. Straż w toku wykonywania czynności, o których mowa w ust. 1 i art. 11 ust. 2, ma obowiązek respektowania godności ludzkiej oraz przestrzegania i ochrony praw człowieka. Czynności te powinny być wykonywane w sposób możliwie najmniej naruszający dobra osobiste osoby, wobec której zostają podjęte.

1b. Z czynności, o których mowa w ust. 1, na wniosek osoby kontrolowanej, sporządza się protokoły.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób wykonywania czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 2-3a, pkt 8 i 9, uwzględniając potrzebę zapewnienia skuteczności podejmowanych przez strażnika czynności, a także potrzebę respektowania godności ludzkiej oraz przestrzegania i ochrony praw człowieka.

Przepis art. 12 statuuje szereg uprawnień strażników miejskich, które im przysługują w ramach wykonywania zadań określonych w ustawie. Jest to katalog uprawnień zamkniętych i ma on charakter wyczerpujący. Proponowany do wykreślenia pkt 6) zezwala strażnikom miejskim na usuwanie pojazdów oraz ich unieruchamianie w przypadkach wskazanych w Prawie o ruchu drogowym, czyli np. (i) w przypadku pozostawienia go w zabronionym miejscu; (ii) pozostawienia na miejscu dla niepełnosprawnych; (iii) czy braku opłaconego parkingu w strefach płatnego parkowania. Wszelkie koszty związane z tą procedurą obciążają właściciela pojazdu i stanowią dochód jednostek samorządu terytorialnego, który jest usuwany przez specjalnie wyznaczone jednostki na wyznaczony parking do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie. Wysokość tych opłat jest ustalana przez jednostki samorządu terytorialnego.

Powyżej komentowany przepis miał być w planach ustawodawcy przepisem, który sprawi, iż strażnicy miejscy w ramach swoich kompetencji do wykonywania czynności porządkowych – będą przede wszystkim oczyszczać ulice miast z wraków pojazdów. Niestety przepis ten, wraz z wskazanym powyżej art. 11 ust 1 pkt 2) sprawił, iż obecnie nagminne i niezwykle popularne stało się wśród strażników miejskich uporczywe (wręcz na granicy nadużycia

prawa) wręczanie mandatów kierowcom pojazdów (najczęściej studentom lub rodzinom z dziećmi) parkującym w dużych miastach, np. w Warszawie w okolicach Biblioteki Uniwersyteckiej, Centrum Nauki Kopernik czy warszawskiego ZOO na Wybrzeżu Hel skim. Dzieje się to również bardzo często w formie najbardziej restrykcyjnej czyli założenia blokady lub odholowania samochodu. Dodatkowo równie popularne stało się obecnie karanie kierowców parkujących na drogach osiedlowych i w strefach zamieszkania. Rzadko zdarza się to w sytuacjach uzasadnionych – tj. np. w przypadku blokady drogi pożarowej – najczęściej dla Strażników Miejskich wszystkie auta na drodze osiedlowej są źle zaparkowane i stanowią swoisty „worek pieniędzy mandatowych”. Postulowane usunięcie tego przepisu sprawi, iż uniemożliwi się wręcz patologiczne działanie straży miejskiej prześcigającej się w jak najszybszym odholowaniu samochodu osobom, które w miły sposób chciały spędzić np. weekend a w miejscach przyjaznych spacerom rodzinnym nie utworzono wystarczającej ilości miejsc parkingowych. Postulujemy jednocześnie, aby tymi sprawami zajmowała się Policja – dużo bardziej wyważona i kompetentna w kwestiach ewentualnego odholowania pojazdu i jednocześnie zarządzająca takie odholowanie tylko z uwagi na faktyczne niebezpieczeństwo a nie fakt konieczności uzupełnienia lokalnego budżetu.

W związku z powyższym – za konieczne uważamy usunięcie art. 12 ust. 1 pkt 6) ustawy o straży miejskiej. Widać bowiem, iż planowane przez ustawodawcę skierowanie straży miejskiej do oczyszczania miasta z wraków nie przyniosło zaplanowanych rezultatów.

**[art. 6 Prawa o ruchu drogowym] Proponowane brzmienie przepisu:**

*Art. 6. 1. Polecenia lub sygnały może dawać uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze:*

*1) policjant;*

2) żołnierz Żandarmerii Wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczający przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia;

3) funkcjonariusz Straży Granicznej;

3a) inspektor Inspekcji Transportu Drogowego;

3b) umundurowany inspektor kontroli skarbowej lub funkcjonariusz celny;

3c) ~~strażnik gminny (miejski);~~

4) pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym;

5) osoba działająca w imieniu zarządcy drogi lub osoba wykonująca roboty na drodze na zlecenie lub za zgodą zarządcy drogi;

6) osoba nadzorująca bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, w wyznaczonym miejscu;

7) kierujący autobusem szkolnym w miejscach postoju związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci;

7a) ratownik górski podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;

8) strażnik leśny lub funkcjonariusz Straży Parku - na terenie odpowiednio lasu lub parku narodowego.

9) strażak Państwowej Straży Pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;

10) członek ochotniczej straży pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej;

11) funkcjonariusz Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ochranianych osób, obiektów i urządzeń;

12) pilot podczas wykonywania czynności związanych z pilotowaniem przejazdu pojazdu nienormatywnego.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1 i ust. 4 pkt 2, powinny być łatwo rozpoznawalne i widoczne z dostatecznej odległości, zarówno w dzień, jak i w nocy.

3. Przepis ust. 2 w zakresie łatwej rozpoznawalności:

1) dotyczy osoby wymienionej w ust. 1 pkt 1 tylko poza obszarem zabudowanym;

2) nie dotyczy kierującego autobusem szkolnym, jeżeli sygnał do zatrzymania innych pojazdów dawany jest przez tę osobę bez wychodzenia z odpowiednio oznaczonego pojazdu.

3a. Osoby, o których mowa w ust. 1 pkt 4-8 i 12 oraz ust. 4 pkt 2, mogą dawać polecenia lub sygnały uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze pod warunkiem ukończenia szkolenia

organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Pilot zabezpieczający przejazd pojazdu nienormatywnego będący osobą, o której mowa w ust. 1 pkt 1-3c i 9, nie podlega szkoleniu.

3b. Szkolenie, o którym mowa w ust. 3a, może być przeprowadzone odpłatnie. Opłatę ponosi podmiot kierujący na szkolenie, a w pozostałych przypadkach - osoba odbywająca szkolenie. Wysokość maksymalnej opłaty za szkolenie jednej osoby nie może przekraczać 30% minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.

4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, uwzględniając potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w trakcie kierowania ruchem drogowym oraz sprawnego wykonywania czynności w tym zakresie, w drodze rozporządzenia:

1) określi organizację i sposób wykonywania czynności, o których mowa w ust. 1, program i tryb prowadzenia szkolenia w tym zakresie, wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, wysokość stawek za szkolenie oraz tryb ich pobierania i zwrotu, biorąc pod uwagę w szczególności średnie realne koszty organizacji i przeprowadzania szkolenia;

2) może upoważnić inne osoby do wykonywania czynności, o których mowa w ust. 1, oraz określić okoliczności, szczegółowe warunki, sposób wykonywania czynności w tym zakresie, jak również warunki, które te osoby muszą spełniać;

3) określi wzór ubioru osób, o których mowa w ust. 1 pkt 4-6.

Niniejszy przepis określa osoby uprawnione do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikom ruchu drogowego. W związku z proponowanym skreśleniem art. 11 pkt 2 ustawy o straży miejskiej określającego, iż do zadań straży miejskiej należy w szczególności czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym – konsekwencją jego skreślenia jest również konieczność usunięcia niniejszego przepisu. Na jego mocy strażnik miejski jest bowiem upoważniony do dawania uczestnikom ruchu wiążących poleceń i sygnałów. W związku z koniecznością powrotu straży miejskiej do pierwotnych jej zadań oraz przesunięciem zakresu kompetencji na inne obszary

niezbędnej aktywności wskazane w niniejszym projekcie – przepis ten jest zbędny dlatego postuluje się jego usunięcie.

**[art. 50a Prawa o ruchu drogowym] Proponowane brzmienie przepisu:**

*Art. 50a. 1. Pojazd pozostawiony bez tablic rejestracyjnych lub pojazd, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, może zostać usunięty z drogi przez ~~straż gminną~~ lub Policję na koszt właściciela lub posiadacza.*

*2. Pojazd usunięty w trybie określonym w ust. 1, nieodebrany na wezwanie gminy przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia, uznaje się za porzucony z zamiarem wyzbycia się. Pojazd ten przechodzi na własność gminy z mocy ustawy.*

*3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, gdy nieodebranie pojazdu nastąpiło z przyczyn niezależnych od osoby zobowiązanej.*

*4. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio, gdy w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia pojazdu nie została ustalona osoba uprawniona do jego odbioru.*

*5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, kierując się zasadą poszanowania prawa własności oraz potrzebą zapewnienia porządku na drogach publicznych, określi, w drodze rozporządzenia:*

*1) szczegółowy tryb oraz jednostki i warunki ich współdziałania w zakresie usuwania pojazdów bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane;*

*2) tryb postępowania w zakresie przejęcia pojazdu na własność gminy.*

Niniejszy przepis w założeniu miał precyzyjnie regulować zasady usuwania pojazdów bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje, że nie są używane, wymieniając równocześnie podmioty uprawnione do wykonywania określonych zadań. Ustawodawca nie bez kozery wymienił na pierwszym miejscu straż miejską, a na drugim Policję. Chodziło o to, że ze względu na stosunkowo niewielką trudność w realizacji zadania, a nadto jej charakter - z natury rzeczy czysto porządkowy, mający na celu oczyszczenie miejsc publicznych z wraków pojazdów - czynność ta stricte wiąże się z ustawowymi obowiązkami przynależnymi organowi porządkowemu, jakim jest straż miejska. Z oczywistych względów

Policji w tym zakresie miała działać tylko w razie konieczności udzielenia wsparcia strażnikom.

Niestety przepis ten służył, jak większość wskazanych w treści niniejszej ustawy – realizowania kompetencji straży miejskiej w zakresie ratowania budżetów samorządów terytorialnych. W związku z propozycją całkowitego pozbawienia kompetencji straży miejskiej w zakresie kontroli ruchu drogowego – również niniejszy przepis musi zostać prawnie skorygowany.

**[art. 129b Prawa o ruchu drogowym] Proponowane brzmienie przepisu:**

*Art. 129b. 1. Kontrola ruchu drogowego w gminach lub miastach, które utworzyły straż gminną (miejską) może być wykonywana przez strażników gminnych (miejskich).*

*2. Strażnicy gminni (miejscy) są uprawnieni do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec:*

*1) kierującego pojazdem:*

*a) niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym;*

*b) naruszającego przepisy ruchu drogowego, w przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia rejestrującego;*

*2) uczestnika ruchu naruszającego przepisy o:*

*a) zatrzymaniu lub postoju pojazdów;*

*b) ruchu motorowerów, rowerów, wózków rowerowych, pojazdów zaprzęgowych oraz o jeździe wierzchem lub pędzeniu zwierząt;*

*c) ruchu pieszych.*

*3. W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w ust. 2, strażnicy gminni (miejscy) są upoważnieni do:*

*1) zatrzymania pojazdu lub jadącego wierzchem, z wyłączeniem pojazdów kierowanych przez osoby, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. b;*

*2) sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem i jego użytkowaniem;*

*3) używania urządzeń rejestrujących, z tym że w przypadku używania urządzenia zainstalowanego w pojeździe w czasie pracy urządzenia pojazd nie może znajdować się w ruchu;*

~~4) legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń, co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu;~~

~~5) wydawania poleceń:~~

~~a) osobie, która spowodowała przeszkodę utrudniającą ruch drogowy lub zagrażającą jego bezpieczeństwu,~~

~~b) kontrolowanemu uczestnikowi ruchu – co do sposobu jego zachowania;~~

~~6) sprawdzenia wykonania obowiązków określonych w art. 78 ust. 2;~~

~~7) żądania od właściciela lub posiadacza pojazdu wskazania komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie.~~

~~4. Strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać na drogach gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz drogach krajowych w obszarze zabudowanym, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych albo zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących w oznakowanym miejscu i określonym czasie, uzgodnionymi z właściwym miejscowo komendantem powiatowym (miejskim) lub Komendantem Stołecznym Policji.~~

Niniejszy przepis ustawy Prawo o ruchu drogowym jest najważniejszym z punktu widzenia uprawnień straży miejskiej w zakresie kontroli ruchu drogowego, również kontroli fotoradarowej – dlatego proponuje się jego całkowite usunięcie. Przepis ten koresponduje również z art. 11 ustawy o straży miejskiej, który w zakresie istniejących uprawnień tej służby wymienia m.in. kontrolę ruchu drogowego. Konsekwentnie projektodawcy proponują usunięcie odpowiednich zapisów art. 11 ustawy o straży miejskiej oraz całego art. 129b Prawa o ruchu drogowym.

Niestety mocą właśnie tego przede wszystkim właśnie tego przepisu obecnie straż miejska zamiast podejmować działań mających na celu przede wszystkim utrzymywanie porządku na terenach gminy oraz pilnowania bezpieczeństwa obywateli stała się „maszynką do robienia pieniędzy” dla samorządów za pomocą stawianych co chwila fotoradarów. Dziesięć gmin w Polsce z największymi wpływami z fotoradarów ściąga z tego tytułu od obywateli co roku



blisko 50 milionów złotych. W przypadku wyłączenia możliwości kontroli fotoradarowej przez Straż Miejską nastąpiło by istotne ukrócenie tego proceduru a ta instytucja wróciła by do korzeni, których pożąдали jej twórcy w momencie powołania do życia tej służby na początku lat 90.

W związku z powyższym usunięcie tego przepisu jest kluczowe dla powodzenia całości opisanego szczegółowo w niniejszym dokumencie projektu przywrócenia straży miejskiej lokalnym społecznościom z naczelnym celem realizacji postawionych przez nią zadań oraz działania na rzecz lokalnego dobra wspólnego.

**[art. 129f Prawa o ruchu drogowym] Proponowane brzmienie przepisu:**

*~~Strażnicy straży gminnych (miejskich), Strażnicy leśni oraz funkcjonariusze Straży Parku w związku z wykonywaniem czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego są obowiązani do czasu przybycia Policji uniemożliwić kierowanie pojazdem osobie, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.~~*

Przepis ten nakłada na strażników straży miejskich obowiązek uniemożliwienia do czasu przybycia Policji kierowanie pojazdem osobie, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu. W związku z celem niniejszej nowelizacji polegającym na całkowitym odebraniu straży miejskiej uprawnień do kontroli jakichkolwiek zdarzeń mających miejsce w ramach ruchu drogowego – niezbędna jest również odpowiednia modyfikacja niniejszego zapisu.

**[art. 129h Prawa o ruchu drogowym] Proponowane brzmienie przepisu:**

*Art. 129h. 1. W zakresie, o którym mowa w art. 129g ust. 1, rejestracji podlegają w szczególności:*

- 1) obraz naruszenia, w tym obraz pojazdu, którym kierujący naruszył przepisy ruchu drogowego, wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;*
- 2) data oraz czas popełnienia naruszenia;*

3) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego;

- a w przypadku przekroczenia przez kierującego pojazdem dopuszczalnej prędkości rejestrowane są również:

4) prędkość, z jaką poruszał się pojazd;

5) prędkość dopuszczalna w miejscu i czasie popełnienia naruszenia.

2. W szczególnie uzasadnionych bezpieczeństwem ruchu drogowego przypadkach Inspekcja Transportu Drogowego może ujawniać naruszenia przepisów ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w art. 129g ust.

1 lit. a, również za pomocą urządzeń rejestrujących, które ujawniają naruszenia przepisów ruchu drogowego na określonym odcinku drogi. W takim przypadku urządzenia te rejestrują w szczególności:

1) obraz pojazdu, którym kierujący naruszył przepisy ruchu drogowego, wraz z numerem rejestracyjnym pojazdu;

2) datę, czas oraz określenie odcinka drogi, na którym popełnione zostało naruszenie;

3) średnią prędkość, z jaką poruszał się pojazd na odcinku drogi, na którym popełnione zostało naruszenie;

4) prędkość dopuszczalną na odcinku drogi, na którym popełnione zostało naruszenie, w czasie jego popełnienia;

5) numer identyfikacyjny urządzenia rejestrującego.

3. Główny Inspektor Transportu Drogowego ustala wpisanego do dowodu rejestracyjnego właściciela lub posiadacza pojazdu, którym dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego, na podstawie danych i informacji:

1) określonych w ust. 1 i 2;

2) z centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców udostępnianych za pomocą systemu teleinformatycznego;

3) uzyskanych w związku z prowadzonym postępowaniem, w szczególności od polskich i zagranicznych organów rejestrujących pojazd.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego, przetwarzając dane osobowe w zakresie, o którym mowa w ust. 3, jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 80b ust. 4.

5. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie przyczyny i lokalizację wypadków drogowych, przeciwdziałanie tym wypadkom oraz wdrażanie kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki lokalizacji w pasie drogowym dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem zasady, że instalowana i używana jest obudowa wraz z urządzeniem rejestrującym;

2) sposób oznakowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, z uwzględnieniem oddziaływania prewencyjnego poprzez zapewnienie odpowiedniej widoczności;

3) sposób dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące, z uwzględnieniem progów prędkości dostosowanych do obowiązującego na drodze ograniczenia prędkości, oraz przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także biorąc pod uwagę możliwość błędu kierowcy do 10 km/h włącznie w utrzymaniu dopuszczalnej prędkości;

~~4) szczegółowe warunki wykonywania przez strażników gminnych (miejskich) czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, o których mowa w art. 129b ust. 4, w tym obowiązku oznakowania miejsc prowadzenia kontroli.~~

Proponowany do usunięcia przepis zawiera delegację dla ministra właściwego ds. transportu, którego zadaniem jest określenie właśnie w drodze rozporządzenia warunków lokalizacji w pasach dróg publicznych stacjonarnych urządzeń rejestrujących oraz obudów na te urządzenia, sposobu dokonywania pomiarów i przetwarzania przez te urządzenia zarejestrowanych danych, a także szczegółowych warunków dokonywania przez strażników miejskich czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego z użyciem przenośnych bądź zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących. W związku z propozycją całkowitego pozbawienia straży miejskiej możliwości dokonywania kontroli pojazdów za pomocą fotoradarów – zbędne jest funkcjonowanie tego przepisu w obrocie prawnym. Dlatego postuluje się jego usunięcie poprzez modyfikację art. 129h Prawa o ruchu drogowym.

**[art. 130a Prawa o ruchu drogowym] Proponowane brzmienie przepisu:**

*Art. 130a. 1. Pojazd jest usuwany z drogi na koszt właściciela w przypadku:*

1) pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu;

2) nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w kraju, o którym mowa w art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. c;

3) przekroczenia wymiarów, dopuszczalnej masy całkowitej lub nacisku osi określonych w przepisach ruchu drogowego, chyba że istnieje możliwość skierowania pojazdu na pobliską drogę, na której dopuszczalny jest ruch takiego pojazdu;

4) pozostawienia pojazdu nieoznakowanego kartą parkingową w miejscu przeznaczonym dla pojazdu osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej oraz osób wymienionych w art. 8 ust. 2;

5) pozostawienia pojazdu w miejscu obowiązywania znaku wskazującego, że zaparkowany pojazd zostanie usunięty na koszt właściciela.

1a. Pojazd jest usuwany z drogi na koszt wykonującego przejazd drogowy w przypadku, o którym mowa w art. 140ad ust. 2 pkt 2.

2. Pojazd może być usunięty z drogi na koszt właściciela, jeżeli nie ma możliwości zabezpieczenia go w inny sposób, w przypadku gdy:

1) kierowała nim osoba:

a)znajdująca się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu,

b) nieposiadająca przy sobie dokumentów uprawniających do kierowania lub używania pojazdu;

2) jego stan techniczny zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, powoduje uszkodzenie drogi albo narusza wymagania ochrony środowiska.

2a. Od usunięcia pojazdu odstępuje się, jeżeli przed wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu lub w trakcie usuwania pojazdu ustaną przyczyny jego usunięcia. Jeżeli wydanie dyspozycji usunięcia pojazdu w przypadkach, o których mowa w ust. 1-2, spowodował powstanie kosztów, do ich pokrycia jest obowiązany właściciel pojazdu. Przepis ust. 10i stosuje się odpowiednio.

3. Pojazd może być przemieszczony lub usunięty z drogi, jeżeli utrudnia prowadzenie akcji ratowniczej.

4. Dyspozycję przemieszczenia lub usunięcia pojazdu z drogi wydaje:

1) policjant - w sytuacjach, o których mowa w ust. 1-3;

~~2) strażnik gminny (miejski) - w sytuacjach, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5;~~

3) osoba dowodząca akcją ratowniczą - w sytuacji, o której mowa w ust. 3.

5. (utracił moc).

5a. (uchylony).

5b. (uchylony).

5c. Pojazd usunięty z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1-2, umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie.

5d. (uchylony).

5e. (uchylony).

5f. Usuwanie pojazdów oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla pojazdów usuniętych w przypadkach, o których mowa w ust. 1-2, należy do zadań własnych powiatu. Starosta realizuje te zadania przy pomocy powiatowych jednostek organizacyjnych lub powierza ich wykonywanie zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych.

6. Rada powiatu, biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań, o których mowa w ust. 1-2, oraz koszty usuwania i przechowywania pojazdów na obszarze danego powiatu, ustala corocznie, w drodze uchwały, wysokość opłat, o których mowa w ust. 5c, oraz wysokość kosztów, o których mowa w ust. 2a. Wysokość kosztów, o których mowa w ust. 2a, nie może być wyższa niż maksymalna kwota opłat za usunięcie pojazdu, o których mowa w ust. 6a.

6a. Ustala się maksymalną wysokość stawek kwotowych opłat, o których mowa w ust. 5c:

a) rower lub motorower - za usunięcie - 100 zł; za każdą dobę przechowywania - 15 zł,

b) motocykl - za usunięcie - 200 zł; za każdą dobę przechowywania - 22 zł,

c) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t - za usunięcie - 440 zł; za każdą dobę przechowywania - 33 zł,

d) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 7,5 t - za usunięcie - 550 zł; za każdą dobę przechowywania - 45 zł,

e) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 t do 16 t - za usunięcie - 780 zł; za każdą dobę przechowywania - 65 zł.

f) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 t - za usunięcie - 1.150 zł; za każdą dobę przechowywania - 120 zł;

g) pojazd przewożący materiały niebezpieczne - za usunięcie - 1.400 zł; za każdą dobę przechowywania - 180 zł;

6b. Maksymalne stawki opłat określone w ust. 6a, obowiązujące w danym roku kalendarzowym ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszego półrocza roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

6c. Na każdy rok kalendarzowy minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" maksymalne stawki opłat, o których mowa w ust. 6a, z uwzględnieniem zasady określonej w ust. 6b, zaokrąglając je w górę do pełnych złotych.

6d. Wskaźnik cen, o którym mowa w ust. 6b, ustala się na podstawie komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski", w terminie 20 dni od dnia jego ogłoszenia.

6e. Opłaty, o których mowa w ust. 6, stanowią dochód własny powiatu.

7. Wydanie pojazdu następuje po okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c, a w przypadku, o którym mowa w ust. 1a, również dowodu uiszczenia kaucji.

8. Pojazd może być unieruchomiony przez zastosowanie urządzenia do blokowania kół w przypadku pozostawienia go w miejscu, gdzie jest to zabronione, lecz nieutrudniającego ruchu lub niezagrażającego bezpieczeństwu.

9. Pojazd unieruchamia Policja ~~lub straż gminna (miejska)~~.

10. Starosta w stosunku do pojazdu usuniętego z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2, występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie jego przepadku na rzecz powiatu, jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia. Powiadomienie zawiera pouczenie o skutkach nieodebrania pojazdu.

10a. Starosta występuje z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia.

10b. Jeżeli pojazd usunięty w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2 nie jest zarejestrowany w żadnym z państw członkowskich Unii Europejskiej, przekazuje się go właściwemu miejscowo naczelnikowi urzędu celnego w celu uregulowania jego sytuacji zgodnie z przepisami prawa celnego.

10c. Przepisu ust. 10 nie stosuje się, gdy okoliczności wskazują, że nieodebranie pojazdu nastąpiło z przyczyn niezależnych od właściciela lub osoby uprawnionej.

10d. Przepis ust. 10 stosuje się odpowiednio, gdy w terminie 4 miesięcy od dnia usunięcia pojazdu nie został ustalony jego właściciel lub osoba uprawniona do jego odbioru, mimo że w jej poszukiwaniu dołożono należytej staranności.

10e. W sprawach o przepadek pojazdu sąd stwierdza, czy zostały spełnione wszystkie przesłanki niezbędne do orzeczenia przepadku, w szczególności, czy usunięcie pojazdu było zasadne i czy w poszukiwaniu osoby uprawnionej do jego odbioru, dołożono należytej staranności oraz czy orzeczenie przepadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego.

10f. Do wykonania orzeczenia sądu o przepadku pojazdu jest obowiązany starosta. Wykonanie orzeczenia następuje w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy.

10g. Jednostka prowadząca parking strzeżony, w przypadku nieodebrania pojazdu z parkingu w terminie określonym w ust. 10, powiadamia o tym fakcie właściwego miejscowo starostę oraz podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu nie później niż trzeciego dnia od dnia upływu tego terminu.

10h. Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub zniszczeniem pojazdu powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do zakończenia postępowania ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 10d i 10i. Decyzję o zapłacie tych kosztów wydaje starosta.

10i. Jeżeli w chwili usunięcia pojazd znajdował się we władaniu osoby dysponującej nim na podstawie innego niż własność tytułu prawnego, osoba ta jest zobowiązana solidarnie do pokrycia kosztów, o których mowa w ust. 10h.

10j. Termin płatności należności ustalonych decyzją, o której mowa w ust. 10h wynosi 30 dni od dnia, w którym decyzja ta stała się ostateczna. Odsetki ustawowe nalicza się od dnia następującego po upływie terminu

*płatności. Należności te wraz z odsetkami podlegają egzekucji w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.*

*10k. Decyzji, o której mowa w ust. 10h, nie wydaje się, jeżeli od uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przepadku pojazdu upłynęło 5 lat.*

*10l. Egzekucji, o której mowa w ust. 10j, nie wszczyna się, a wszczętą umarza, jeżeli od dnia doręczenia ostatecznej decyzji, o której mowa w ust. 10h, upłynęło 5 lat.*

*11. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, kierując się zasadą zagwarantowania ochrony prawa własności oraz potrzebą zapewnienia porządku na drogach publicznych i bezpieczeństwa ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:*

*1) tryb oraz warunki współdziałania z Policją i innymi podmiotami uprawnionymi do podejmowania decyzji o usunięciu pojazdu jednostek usuwających pojazdy lub prowadzących strzeżone parkingi;*

*2) tryb i warunki wydawania pojazdu z parkingu;*

*3) (utracił moc).*

Przepis ten generalnie reguluje kwestie współdziałania jednostek usuwających pojazdy lub prowadzących parkingi strzeżone z podmiotami, które wydały dyspozycję usunięcia pojazdu polegającą na szybkim i sprawnym wykonaniu dyspozycji lub przyjęciu pojazdu na parking oraz wydaniu pojazdu z parkingu osobie uprawnionej. Pojazd umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym, położonym w miarę możliwości najbliżej miejsca, z którego został usunięty. Niniejszy przepis jest kolejnym, który miał na celu umożliwienie straży miejskiej blokowanie pojazdów oraz ich ewentualne dysponowanie tymi pojazdami poprzez odstawienie w określone prawnie lokalizacje. W związku z tym, że używanie tego przepisu było nagminne a straż miejska choćby w Warszawie stale, w rażący sposób, nadużywała jego wykonywania dając z drugiej strony prywatnym firmom możliwość pobierania należnym im opłat w bardzo dużych wysokościach – jego modyfikacja jest



konieczna celem realizacji wszystkich założeń określonych w niniejszym projekcie. Dlatego postuluje się jego odpowiednią zmianę.

## **6. Rozporządzenia.**

W zakresie rozporządzeń wydanych przed wejściem w życie niniejszej ustawy na podstawie ustawy o straży miejskiej oraz Prawo o ruchu drogowym zachowują ważność w zakresie, w jakim nie są sprzeczne z ustawą. Jednakże projektodawcy wnoszą o kompleksowe zapoznanie się z treścią rozporządzeń oraz ich szczegółową analizę pod kątem zgodności z nowo uchwalonym prawem oraz założoną polityką działania straży miejskiej.

W szczególności projektodawcy proponują szczegółową analizę następujących rozporządzeń:

- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2009 r. w sprawie sposobu obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych przez straż gminną (miejską);
- Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego;
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące;

Dogłębna analiza wskazanych powyżej aktów prawnych pozwoli na pełną realizację celów postawionych w niniejszym projekcie oraz jak najszersze jego wdrożenie w życie, w szczególności w zakresie działań podejmowanych przez straż miejską w obszarze kontroli ruchu drogowego.

## **7. Skutki proponowanych zmian.**

**Niniejszy projekt nie powoduje negatywnych skutków społecznych i ekonomicznych. Nie powoduje także zwiększenia wydatków budżetu Państwa.**

Jednakże w przypadku jego uchwalenia nastąpi znaczące ograniczenie wpływów do jednostek samorządu terytorialnego zaspokajanych w tym momencie poprzez politykę mandatową i fotoradarową straży miejskich. Dodatkowo część fotoradarów postawionych przez straż miejską jest zupełnie sprawna i spełnia swoje funkcje. W związku z tym projektodawcy postulują ewentualne rozważenie włączenia części fotoradarów do nowotworzonego zintegrowanego systemu kontroli CANARD realizowanego w ramach Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego. W razie decyzji co do włączenia tychże urządzeń rejestrujących do sieci CANARD projektodawcy postulują jednocześnie, aby środki z mandatów karnych uzyskiwane z tych urządzeń były następnie przekazywane bezpośrednio i proporcjonalnie do budżetów jednostek samorządu terytorialnego z zastrzeżeniem, iż muszą one być wykorzystywane na rozwój lokalnej infrastruktury.

**Projekt niniejszy nie jest sprzeczny z Prawem Unii Europejskiej.** Jednocześnie projekt ma na celu szeroką implementację wskazanych w dokumencie i uznanych standardów Unii Europejskiej w zakresie wdrażania i realizacji polityki

funkcjonowania policji lokalnych na jednolitym obszarze wolności, sprawiedliwości i bezpieczeństwa Unii Europejskiej.

## **8. Podsumowanie.**

Z wszystkich przyczyn wskazanych w niniejszym dokumencie projekt nowelizacji proponuje odebranie strażom gminnym uprawnień w zakresie kontroli ruchu drogowego. W ocenie projektodawców dla zapewnienia przestrzegania przepisów ruchu drogowego wystarczająca jest w zupełności kompetencja Policji i działających w jej ramach wydziałów ruchu drogowego. Natomiast straż miejska winna skupić się na efektywnej realizacji swoich podstawowych zadań takich jak ochrona spokoju i porządku w miejscach publicznych, a także ochrona obiektów komunalnych i urządzeń użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązanie jednoznacznie przesądzi również o rozdzieleniu kompetencji kontrolnych pomiędzy Policją i strażami miejskimi, co wprowadzi transparentne i zrozumiałe dla obywateli rozgraniczenie zadań publicznych realizowanych przez obie służby.

Jednocześnie niniejszy projekt jest pierwszym krokiem na drodze przywrócenia instytucji straży miejskiej obywatelom i realizacji idei obywatelskiego państwa także w ramach określonych zadań i kompetencji odpowiednich służb, inspekcji i straży. Realizacja przedstawionych w nim postulatów sprawi, iż straż miejska przestanie być zakładnikiem realizacji polityk budżetowych określonych organów jednostek samorządu terytorialnego a stanie się skutecznym narzędziem rozszerzania integracji społeczności lokalnych oraz dbania o ich wspólny interes.

O to wszystko wnoszą wnioskodawcy przedkładając niniejszy projekt ustawy i rekomendują Wysokiej Izbie jego przyjęcie.