

UCHWAŁA
SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 16 kwietnia 2018 r.

w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Senat wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy o zmianie ustawy o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie upoważnia senatora Jana Rulewskiego do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

MARSZAŁEK SENATU

Stanisław KARCZEWSKI

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2018 r. poz. 276) po art. 20³ dodaje się art. 20⁴ w brzmieniu:

„Art. 20⁴. 1. Członek Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej legitymujący się kartą kombatanta kierujący pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, na zasadach określonych dla osoby niepełnosprawnej legitymującej się kartą parkingową kierującej pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, o której mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.¹⁾).

2. Kartę kombatanta wydaje członkowi Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej Szef Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych, na jego pisemny wniosek.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) datę i miejsce urodzenia;
- 3) numer PESEL, a w przypadku nieposiadania numeru PESEL – serię i numer dowodu osobistego albo innego dokumentu potwierdzającego tożsamość;
- 4) adres zamieszkania lub adres do korespondencji.

4. Kartę kombatanta wydaje się członkowi Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej bezterminowo. Za wydanie karty nie pobiera się opłaty.

5. Karta kombatanta traci ważność:

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317 i 650.

- 1) w przypadku zgłoszenia utraty karty przez osobę, której wydano kartę;
- 2) w przypadku zwrotu karty organowi, który ją wydał;
- 3) w razie śmierci osoby, której wydano kartę.

6. Szef Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych dokonuje, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579 i 2018), wyboru producenta blankietów kart kombatanta.

7. Minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór oraz tryb wydawania kart kombatanta członkom Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia jednolitej procedury wydawania kart kombatanta oraz technicznego zabezpieczenia karty w sposób gwarantujący jej autentyczność;
- 2) zasady nadawania numerów wydawanym kartom kombatanta, uwzględniając w szczególności konieczność stworzenia sprawnego systemu wydawania, ewidencjonowania i kontroli prawidłowości wykorzystywania kart;
- 3) tryb postępowania w sprawie zwrotu karty kombatanta, mając na względzie zapewnienie jednolitej procedury zwrotu kart;
- 4) wzór wniosku o wydanie karty kombatanta, mając na uwadze zapewnienie jednolitej formy składanych wniosków.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym z (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) po art. 8a dodaje się art. 8b w brzmieniu:

„Art. 8b. Członek Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej legitymujący się kartą kombatanta kierujący pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, na zasadach określonych dla osoby niepełnosprawnej legitymującej się kartą parkingową kierującej pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, o której mowa w art. 8 ust. 1.”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317 i 650.

UZASADNIENIE

1. Cel projektowanej ustawy

Projekt ustawy stanowi realizację wystąpienia Rzecznika Praw Obywatelskich do Marszałka Senatu z dnia 21 stycznia 2017 r.

Rzecznik Praw Obywatelskich podjął swoje wystąpienie w związku z napływającymi do jego biura skargami ze środowiska kombatanatów, negatywnie oceniających regulację zawartą w ustawie z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Zdaniem przedstawicieli środowisk kombatanckich, wspomniana nowela, w zakresie, w jakim ograniczyła niepełnosprawnym kombatanantom uprawnienia do karty parkingowej, powoduje wątpliwości co do jej zgodności z art. 19 Konstytucji RP – „Rzeczpospolita Polska specjalną opieką otacza weteranów walk o niepodległość, zwłaszcza inwalidów wojennych”.

Zdaniem Rzecznika, specjalna pomoc państwa dla weteranów walk o niepodległość, powinna odróżniać się *in plus* od pomocy udzielanej innym grupom społecznym. Osoby, które zasłużyły się w walce o niepodległość kraju, mają bowiem prawo korzystać ze szczególnych przywilejów określonych przez ustawodawcę.

Przywileje dla kombatanatów stanowią konstytucyjnie dopuszczone odstępstwo od zasady równości ze względu na szczególną wartość konstytucyjną, którą jest udział w walce o niepodległość (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 9 marca 2004 r., sygn. akt K 12/02). W związku z tym Rzecznik, na podstawie art. 16 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich, zwrócił się do Przewodniczącego Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji oraz do Przewodniczącego Komisji Rodziny, Polityki Senioralnej i Społecznej Senatu RP, z prośbą o rozważenie zasadności przygotowania stosownej nowelizacji przepisów prawa, mającej na celu przywrócenie wszystkim weteranom legitymującym się orzeczeniem o niepełnosprawności, bez względu na jej stopień, uprawnień do karty parkingowej.

2. Różnice między obowiązującym a projektowanym stanem prawnym

Ustawa z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2013 r. poz. 1446), miała w założeniu jej wnioskodawców przeciwdziałać praktykom polegającym na nieuprawnionym posługiwaniu się przez kierujących pojazdami kartami parkingowymi przeznaczonymi dla osób

niepełnosprawnych, uprawniającymi do parkowania na zastrzeżonych dla nich miejscach oraz do niestosowania się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoj.

Przed dniem wejścia noweli w życie (1 lipca 2014 r.), o kartę parkingową ubiegać się mogła osoba niepełnosprawna o obniżonej sprawności ruchowej, na podstawie wydanego przez zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności orzeczenia o niepełnosprawności, orzeczenia o stopniu niepełnosprawności lub orzeczenia o wskazaniach do ulg i uprawnień, wraz ze wskazaniem, że osoba niepełnosprawna spełnia przesłankę obniżonej sprawności ruchowej.

Od dnia 1 lipca 2014 r., zgodnie z nowym brzmieniem art. 8 ust. 1 i ust. 3a Prawa o ruchu drogowym, o kartę parkingową ubiegać się może osoba niepełnosprawna zaliczona do znacznego albo umiarkowanego stopnia niepełnosprawności mająca znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się lub osoba niepełnosprawna, która nie ukończyła 16 roku życia mająca znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się.

Porównanie poprzedniego oraz obowiązującego stanu prawnego prowadzi do wniosku, że kryteria przyznawania kart parkingowych zostały zaostrzone. Przed wejściem w życie noweli z dnia 23 października 2013 r. uprawnienie do karty przysługiwało osobom niepełnosprawnym o obniżonej sprawności ruchowej, bez względu na stopień niepełnosprawności, obecnie – osobom zaliczonym do znacznego albo umiarkowanego stopnia niepełnosprawności.

Po 1 lipca 2014 r., warunkiem wydania karty parkingowej jest więc przedstawienie orzeczenia o znacznym lub umiarkowanym stopniu niepełnosprawności wraz ze wskazaniem, że osoba niepełnosprawna ma znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się. Jak wynika z informacji Rzecznika Praw Obywatelskich, opisana wyżej zmiana zasad wydawania karty parkingowej spowodowała, że niektórzy kombatan ci przestali spełniać wymogi formalne niezbędne do uzyskania karty parkingowej.

Biorąc pod rozwagę szczególne zasługi dla Polski tych wszystkich obywateli polskich, którzy walczyli o suwerenność i niepodległość Ojczyzny, oraz mając na względzie treść art. 19 Konstytucji RP, nakazującego specjalną opieką otaczać weteranów walk o niepodległość, zwłaszcza inwalidów wojennych, Wnioskodawcy niniejszego projektu uznali, że przywilej w postaci korzystania z niektórych udogodnień w ruchu drogowym, powinien przysługiwać wszystkim kombatantom.

W projekcie ustawy zaproponowano, aby członkowie Korpusu Weteranów Walk o

Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej, zaliczeni do niego decyzją Szefa Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych, korzystali w ruchu drogowym z uprawnień analogicznych do przysługujących osobom niepełnosprawnym posiadającym karty parkingowe.

Zgodnie z art. 20⁴ dodawanym do ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego, członek Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej legitymujący się kartą kombatanta kierujący pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, będzie mógł nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, na zasadach określonych dla osoby niepełnosprawnej legitymującej się kartą parkingową kierującej pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, o której mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 8 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym stanowi z kolei, że osoba niepełnosprawna legitymująca się kartą parkingową kierująca pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, w zakresie określonym przepisami o których mowa w art. 7 ust. 2. Ten ostatni zawiera przepis upoważniający, na podstawie którego wydane zostało rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Kartę kombatanta wydawać będzie członkowi Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej Szef Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych, na jego pisemny wniosek.

Karta kombatanta wydawana będzie bezterminowo i nieodpłatnie. W art. 20⁴ ust. 5 określono katalog sytuacji, w których karta kombatanta utraci ważność.

Wyboru producenta blankietów kart kombatanta dokona Szef Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych.

Minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia m.in. wzór oraz tryb wydawania kart kombatanta członkom Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej, zasady nadawania numerów wydawanym kartom kombatanta, tryb postępowania w sprawie zwrotu karty kombatanta, oraz wzór wniosku o wydanie karty kombatanta.

3. Założenia projektu podstawowego aktu wykonawczego

Wejście w życie ustawy wiąże się z koniecznością wydania aktu wykonawczego, regulującego praktyczne aspekty związane z opracowaniem nowego dokumentu – karty kombatanta.

Minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia wzór oraz tryb wydawania kart kombatanta członkom Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej, zasady nadawania numerów wydawanym kartom kombatanta, tryb postępowania w sprawie zwrotu karty kombatanta, oraz wzór wniosku o wydanie karty kombatanta.

Przygotowując projekt aktu wykonawczego, należy mieć na względzie konieczność zapewnienia jednolitej procedury wydawania kart kombatanta oraz technicznego zabezpieczenia karty w sposób gwarantujący jej autentyczność, konieczność stworzenia sprawnego systemu wydawania, ewidencjonowania i kontroli prawidłowości wykorzystywania kart, zapewnienie jednolitej procedury zwrotu kart oraz jednolitej formy składanych wniosków.

W rozporządzeniu trzeba przewidzieć, że załącznikiem do wniosku o wydanie karty kombatanta jest fotografia odzwierciedlająca aktualny wizerunek osoby, której wniosek dotyczy, przedstawiająca tę osobę bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami. Wzór karty kombatanta powinien zawierać fotografię jej posiadacza oraz hologram, zabezpieczające kartę przed podrobieniem oraz używaniem przez osobę nieuprawnioną.

Ponadto, w treści aktu wykonawczego należy określić tryb postępowania w razie stwierdzenia braków formalnych wniosku (wezwanie do uzupełnienia braków w określonym terminie, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpoznania).

4. Konsultacje

Nadesłane w ramach konsultacji opinie i uwagi są zamieszczone na senackiej stronie internetowej. Wyniki konsultacji przedstawiono w Ocenie Skutków Regulacji.

5. Oświadczenie o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Przedmiot projektowanej ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

<p>Tytuł projektu: Ustawa o zmianie ustawy o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym</p> <p>Przedstawiciel wnioskodawcy: senator Jan Rulewski</p> <p>Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym: Maciej Telec, legislator, tel. 22 694 9302 Marian Fałek, ekspert ds. OSR, tel. 22 694 9097</p>	<p>Data sporządzenia: 19 marca 2018 r.</p> <p>Źródło: wystąpienie Rzecznika Praw Obywatelskich</p> <p>Nr druku: 623, 623S</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku z dostrzeżonym problemem polegającym na nieuprawnionym posługiwaniu się kartami parkingowymi przeznaczonymi dla osób niepełnosprawnych przez kierujących pojazdami została znowelizowana *ustawa z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2013 r. poz. 1446). Z dniem 1 lipca 2014 r. zastrzone zostały kryteria przyznawania kart parkingowych. Przed nowelizacją ustawy kartę parkingową mogła otrzymać osoba niepełnosprawna bez względu na stopień niepełnosprawności, po nowelizacji tylko osoby zaliczone do znacznego albo umiarkowanego stopnia niepełnosprawności. Na skutek wprowadzonej zmiany zasad wydawania kart parkingowych niektórzy kombatanci przestali spełniać wymogi formalne uprawniające ich do uzyskania karty parkingowej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt.

Rekomendowane rozwiązanie w postaci projektu *ustawy o zmianie ustawy o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym* wprowadza następujące przepisy:

- Członek Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej legitymujący się kartą kombatanta, kierujący pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, będzie mógł nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, na zasadach określonych dla osoby niepełnosprawnej legitymującej się kartą parkingową kierującej pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą,
- kartę kombatanta na pisemny wniosek Członka Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej będzie wydawał Szef Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych,
- karta kombatanta będzie wydawana bezterminowo i za jej wydanie nie będzie pobierana opłata. Dokument utraci ważność w następujących przypadkach:
 - zgłoszenia jej utraty przez osobę, której wydano,
 - zwrotu karty organowi, który ją wydał,
 - w razie śmierci osoby, której wydano kartę,
- Szef Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych będzie uprawniony do wyboru producenta blankietów kart kombatanta,
- w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi:
 - wzór oraz tryb wydawania kart kombatanta,
 - zasady nadawania numerów wydawanym kartom kombatanta,
 - tryb postępowania w sprawie zwrotu karty kombatanta,
 - wzór wniosku o wydanie karty kombatanta.

Efektom przedmiotowej regulacji będzie uzyskanie przez osoby legitymujące się kartą kombatanta analogicznych uprawnień do przysługujących osobom niepełnosprawnym posiadającym kartę parkingową.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W Unii Europejskiej zostały dostrzeżone problemy osób niepełnosprawnych, które doświadczają trudności w poruszaniu się. Rada Unii Europejskiej, aby pomóc tej grupie osób wydała w dniu 4 czerwca 1998 r. zalecenia w sprawie kart parkingowych dla osób niepełnosprawnych (Dz. U. L 63 z 7.3.2008, s. 43). W przepisach tych rekomendowano, aby kraje członkowskie z dniem 1 stycznia 2000 roku wprowadziły wspólnotowy model. Istota tego rozwiązania polega na wprowadzeniu dokumentu w postaci karty parkingowej. Osoba niepełnosprawna posiadająca ją uprawniona jest do korzystania ze specjalnych miejsc parkingowych dostępnych na terenie wszystkich krajów członkowskich. UE wprowadzając ten model, zakładała, że rozwiązanie to przyczyni się do zmniejszenia problemu ograniczonej mobilności osób niepełnosprawnych. Państwom członkowskim UE pozostawiono uprawnienie do kształtowania kręgu osób uprawnionych do uzyskania tego dokumentu.

Z analizy publikacji Ministerstwa Transportu Wielkiej Brytanii (www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport) wynika, że już w 1971 roku Wielka Brytania wprowadziła specjalne rozwiązania uprawniające osoby niepełnosprawne do uzyskania karty parkingowej. Obecnie do kręgu osób uprawnionych do otrzymania karty parkingowej zaliczani są także weterani otrzymujący specjalny dodatek z powodu ograniczonej możliwości poruszania się, a także osoby, którym na podstawie przepisów dla sił zbrojnych wypłacane jest odszkodowanie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami osoba taka musi posiadać orzeczenie stwierdzające trwałą i znaczną niepełnosprawność powodującą niezdolność lub istotne trudności w chodzeniu. Maksymalna opłata za wydanie karty parkingowej wynosi £10 (1 GBP, kurs średni: 5,0042 zł, na dzień 11.05.2017 r., dane z portalu: bankier.pl).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt.

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Członków Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej	25 tys. osób do rachunku skutków przyjęto liczbę wniosków o wydanie karty kombatanta w ilości 4.000	Urząd do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych szacunki Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych	uzyskają identyczne uprawnienia do tych jakie wynikają z posiadania karty parkingowej, będzie mógł nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju
Szef Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych			<ul style="list-style-type: none"> wybór producenta blankietów kart kombatanta, nałożenie zadania polegającego na realizowaniu wniosków o wydanie karty kombatanta
minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu			wydanie rozporządzenia określającego wzór i tryb wydawania karty kombatanta oraz wzór wniosku o wydanie karty kombatanta

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym został przesłany do konsultacji: Ministrowi Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Ministrowi Infrastruktury, Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministrowi –Szefowi Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych, Pełnomocnikowi Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych, Komendantowi Głównemu Policji, a także do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, Związku Kombatantów Rzeczypospolitej Polskiej i Byłych Więźniów Politycznych, Związku Inwalidów Wojennych Rzeczypospolitej Polskiej, Zarządu Głównego Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej, Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”, Krajowej Rady Radców Prawnych, Naczelnej Rady Adwokackiej. Konsultacje trwały od 29 stycznia 2018 r. do 28 lutego 2018 r.

- Urząd do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych pozytywnie ocenił rozwiązania zaproponowane przez Senat RP. Wskazał, że liczba osób zainteresowanych otrzymaniem karty kombatanta nie powinna przekroczyć 4 tys. osób. Ponadto wyrażono pogląd, że dyskusyjna jest propozycja, aby organem dokonującym wyboru producenta blankietów kart kombatanta był minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego i przedstawione zostały argumenty za wydłużeniem *vacatio legis*. *Uwagi zostały uwzględnione*. Ponadto zgłoszono uwagi dotyczące wyeliminowania ryzyka nadużywania posługiwania się kartą kombatanta przez osoby trzecie.
- Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wyraził stanowisko, że senacki projekt ustawy należy ocenić pozytywnie. Natomiast negatywnie została oceniona regulacja dotycząca wskazania ministra właściwego do spraw zabezpieczenia społecznego, jako właściwego do wyboru producenta blankietów kart kombatanta. Ponadto wyrażono także opinię, że przewidywany w projekcie miesięczny termin *vacatio legis* jest zbyt krótki i przedstawiono uwagi natury legislacyjnej. *Uwagi zostały uwzględnione*. W opinii zwrócono także uwagę na wątpliwości podniesione przez Szefa Urzędu do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych dotyczące wyeliminowania ryzyka nadużywania przez osoby trzecie posługiwania się kartą kombatanta.

- Minister Infrastruktury nie negując intencji przyświecającej projektodawcy zauważył, że rozszerzenie przywilejów w ruchu drogowym dla osób posiadających kartę kombatanta bez powiązania tych przywilejów z posiadaniem określonego stopnia niepełnosprawności, może okazać się rozwiązaniem niekorzystnym z punktu widzenia osób niepełnosprawnych o znacznym lub umiarkowanym stopniu niepełnosprawności. Zdaniem Ministra opinię do projektu ustawy powinien wyrazić minister właściwy do spraw zabezpieczenia społecznego oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych. Ponadto przedstawione zostały uwagi natury legislacyjnej.
- Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji przedstawił uwagi natury legislacyjnej i do Oceny Skutków Regulacji (*Uwaga została uwzględniona, uzupełniono opis*).
- Komendant Główny Policji poinformował, że nie zgłasza merytorycznych zastrzeżeń do rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jednocześnie przedstawił uwagi natury legislacyjnej.
- Światowy Związek Żołnierzy Armii Krajowej wyraził uznanie odnośnie do inicjatywy i wskazał sposoby uproszczenia niektórych rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy.
- Związek Inwalidów Wojennych RP nie wnosi uwag do projektu ustawy.
- ZUS nie zgłosił uwag.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych.

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [tys. zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem		84											84
budżet państwa		84											84
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem		-84											-84
budżet państwa		-84											-84
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Część 54 budżetu państwa.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Przedmiotowa ustawa będzie wpływać na wydatki sektora finansów publicznych, ponieważ wystąpi konieczność sfinansowania zadania polegającego na wydrukowaniu odpowiedniej ilości blankietów karty kombatanta, wydatki z tego powodu szacuje się na kwotę ok. 84 tys. zł.</p> <p>Szacunek sporządzono przyjmując następujące założenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • liczbę wniosków w wydanie karty przyjmuje się na poziomie 4.000 (wielkość wskazana przez Urząd do Spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych), • koszt wydrukowania pojedynczej karty przyjmuje się na poziomie opłaty za wydanie karty parkingowej (21 zł).

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Przedmiotowa regulacja umożliwi Członkom Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej legitymującym się kartą kombatananta uzyskanie identycznych uprawnień do tych jakie zostały przyznane posiadaczom karty parkingowej.						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu.

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Przedmiotowa regulacja spowoduje niski wzrost obciążeń regulacyjnych, który będzie związany ze złożeniem wniosku o wydanie karty kombatananta.

9. Wpływ na rynek pracy.

Brak wpływu.

10. Wpływ na pozostałe obszary.

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: infrastruktura, miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Przedmiotowa regulacja spowoduje nadanie grupie kombatanantów zaliczonych do Członków Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej, szacowanej na ok. 25 tys. osób, identycznych uprawnień do tych jakie posiadają osoby niepełnosprawne, którym wydano kartę parkingową. Liczbę wniosków w wydanie karty przyjmuje się na poziomie 4.000. Z danych Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wynika, że na dzień 14 lipca 2017 r. w obrocie prawnym pozostawało 420.311 kart parkingowych. Uwzględniając powyższe dane szacuje się, że wejście w życie przedmiotowej regulacji może spowodować **1%** przyrost liczby uprawnionych do korzystania z miejsc parkingowych przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych.

Jednakże zagadnienie obciążenia miejsc parkingowych należy rozpatrywać lokalnie, jak wynika z opracowania: Zeszyty Naukowo – Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie (seria: materiały konferencyjne nr 1 (100)/2013). Dlatego w załączniku do OSR (*Informacja nt. obciążeń miejsc parkingowych*) przedstawiono, na podstawie artykułów zamieszczonych w powyższym opracowaniu, przykłady jak na poziom obciążenia miejsc parkingowych wpływa położenie parkingu, pora dnia, dzień tygodnia, czy otoczenie przy którym został zlokalizowany parking.

Ponadto z opracowania wynika, że problem parkowania staje się coraz ważniejszym zagadnieniem dotyczącym zwłaszcza dużych miast i aglomeracji z uwagi na związany z rozwojem gospodarczym wzrost aktywności użytkowników systemu transportowego.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego.

Przepisy projektu będą miały zastosowanie od dnia jego wejścia w życie.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Z uwagi na cel ustawy dokonanie ewaluacji skutków regulacji nie jest konieczne.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.).

Informacja nt. obciążeń miejsc parkingowych.

Informacja nt. obciążeń miejsc parkingowych

Rozwój gospodarczy i związany z tym wzrost aktywności użytkowników systemu transportowego powoduje, że problem parkowania staje się coraz ważniejszym zagadnieniem, dotyczącym zwłaszcza dużych miast i aglomeracji. W związku z tym coraz większą akceptację społeczną zyskują środki regulujące popyt na miejsca parkingowe, w tym przede wszystkim wprowadzanie stref płatnego parkowania. W polskich warunkach, w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców wyznacza się strefy płatnego parkowania. Są one organizowane zazwyczaj w centrach miast, a ich głównym celem jest zarządzanie dostępnością tych obszarów. Co do wielkości są one zróżnicowane, największe strefy płatnego parkowania znajdują się¹:

- w Warszawie (ok. 22 tys. miejsc parkingowych),
- w Krakowie (ok. 11 tys. miejsc parkingowych),
- w Szczecinie (ok. 8,5 tys. miejsc parkingowych),
- w Poznaniu (ok. 6 tys. miejsc parkingowych),
- we Wrocławiu (ok. 2,8 tys. miejsc parkingowych),
- w Łodzi (ok. 1,8 tys. miejsc parkingowych).

Informacje nt. obciążenia miejsc parkingowych przedstawiono na podstawie przykładów udokumentowanych w Zeszytach Naukowo – Technicznych Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie (seria: materiały konferencyjne nr 1 (100)/2013). Z artykułów zamieszczonych w tym opracowaniu wynika, że analizując obciążenie miejsc parkingowych należy uwzględniać m. in. miejsce położenia parkingu, porę dnia, dzień tygodnia, czy otoczenie przy którym został zlokalizowany parking. Dlatego informację nt. obciążeń miejsc parkingowych zobrazowano podając poniżej syntezę opisu kilku udokumentowanych statystycznie przypadków:

1. **obciążenie miejsc parkingowych na przykładzie miasta Bielska – Białej.**² Z opracowania wynika, że całkowity popyt na usługi parkingowe oferowane przez wyznaczone i oznakowane parkingi zgłaszany w obszarze miasta Bielsko - Biała, w godz. 9.00-18.00, jest w 49,28% zaspokajany poprzez ofertę parkingów płatnych i bezpłatnych będących w dyspozycji miasta. Struktura sprzedaży usług parkingowych oferowanych przez parkingi zlokalizowane w analizowanym obszarze i będące w dyspozycji miasta kształtuje się następująco: 60,61% świadczonych przez miasto usług parkingowych jest realizowanych przez płatne parkingi, a pozostałe 39,39% jest świadczona przez parkingi bezpłatne,
2. **obciążenie miejsc parkingowych w Krakowie.**³ Badanie zostało przeprowadzone w czerwcu 2014 r. na zlecenie ZIKiT przez: EPS Polska Sp. z O.O. EPS Global Co. oraz One Planet Engineering Ltd. Badania miały posłużyć jako źródło analizy funkcjonowania strefy płatnego parkowania. Wyniki pochodzą z 10 badanych sektorów: 5 wewnątrz strefy płatnego parkowania i 5 poza strefą płatnego parkowania. Badania przeprowadzane były w dni robocze i w weekendy,

¹ „Analiza projektu rozszerzenia strefy płatnego parkowania w Krakowie”, Autorzy artykułu: mgr inż. Piotr Brzyszczyk, mgr inż. Wojciech Garczewski, dr inż. Andrzej Szarata; Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej Politechniki Krakowskiej

² „Uwarunkowania realizacyjne opracowań studialnych, dotyczących płatnego parkowania (obejmującego parkingi powierzchniowe i kubaturowe) realizowanych w systemie partnerstwa publiczno – prywatnego na przykładzie Bielska – Białej” mgr inż. Jan Gregorowicz, mgr inż. Piotr Trybuś; „INKOM” S.C. Katowice

³ „Streszczenie Raportu z badania zachowań parkingowych w Krakowie”, EPS Polska Sp. z o.o. EPS Global Co. oraz One Planet Engineering Ltd.

Tabela nr 1: Podsumowanie obserwacji.

		wskaźnik zajętości		poziom nieprzepisowego parkowania w stosunku do czasu	pojazdy przetrzymywane cały dzień w jednym miejscu (stosunek do miejsc parkingowych)	wskaźnik rotacji
		max	średni			
		% miejsc		% czasu		użytkownik/miejsce/12h
sektor 1	dzień roboczy	68,5	60,6	4,5	18,9	2,9
	weekend	75,3	65,0	4,1	20,6	2,9
sektor 2	dzień roboczy	71,6	58,4	9,9	10,8	2,9
	weekend	63,4	52,3	7,5	16,4	2,6
sektor 3	dzień roboczy	63,5	56,1	14,1	14,9	3,2
	weekend	78,2	61,9	15,5	19,2	3,2
sektor 4	dzień roboczy	88,7	73,3	23,5	8,5	4,4
	weekend	103,8	90,4	24,5	10,3	4,8
sektor 5	dzień roboczy	62,0	54,1	3,5	20,5	2,2
	weekend	74,6	64,4	3,4	23,2	2,9
sektor 6	dzień roboczy	105,2	88,8	18,5	23,4	3,0
	weekend	82,4	70,6	14,4	24,8	3,2
sektor 7	dzień roboczy	91,5	81,3	1,4	27,3	3,7
	weekend	81,6	69,2	1,8	17,9	3,8
sektor 8	dzień roboczy	79,0	62,7	11,1	16,1	2,2
	weekend	53,6	45,5	15,4	21,5	2,3
sektor 9	dzień roboczy	47,4	43,0	14,7	12,1	1,6
	weekend	41,6	35,0	13,8	16,4	1,3
sektor 10	dzień roboczy	95,8	83,7	9,7	25,2	3,6
	weekend	106,2	91,3	8,8	36,7	3,8

Zródło: Streszczenie Raportu z badania zachowań parkingowych w Krakowie EPS Polska Sp. z o.o. EPS Global Co. oraz One Planet Engineering Ltd.

3. obciążenie miejsc parkingowych w centrach handlowych.⁴ Na podstawie przeprowadzonych analiz można stwierdzić istotne różnice pomiędzy dniami roboczymi a sobotą, ale w obydwóch dniach pomiarowych największe napełnienie obserwowano w godzinach wieczornych, które wynosiło odpowiednio: dzień roboczy – 52,8%, sobota – 65,8%. Pomiary były wykonywane poza okresem intensywnych zakupów,

4. obciążenie miejsc parkingowych na parkingach położone przy stacjach kolejowych (P+R).⁵ W artykule przedstawiono wyniki badań dotyczące systemu P+R w Warszawie i aglomeracji warszawskiej ze szczególnym uwzględnieniem parkingów P+R położonych przy stacjach kolejowych. Z badań wynika, że parkingi funkcjonujące przy przystankach kolejowych w Warszawie są dość dobrze wykorzystane, chociaż nie tak intensywnie jak przy stacjach metra, w pobliżu których średnie wykorzystanie jest na poziomie 99% i gdzie wjazd (np. na parking P+R Metro Młociny) jest zamykany ok. 8:30 – 8:45 z uwagi na osiągnięcie 100% napełnienia,

Tabela nr 2: Wykorzystanie parkingów P+R przy liniach kolejowych w Warszawie w 2012 r.

P+R	średnie wykorzystanie (12 m-cy)	max wykorzystanie (październik)
Anin SKM	66%	80%
Wawer SKM (2012)	47%	65%
CH Wileńska	88%	99%

Zródło: „Znaczenie systemu P+R na liniach kolejowych w aglomeracji warszawskiej”; Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, dr inż. Andrzej Brzeziński, dr inż. Tomasz Dybicz, mgr inż. Karolina Jesionkiewicz – Niedzińska

⁴ „Analiza wykorzystania parkingów przy galerii handlowej na przykładzie Krakowa”, Mariusz Dudek dr inż., adiunkt, Politechnika Krakowska, Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej

⁵ „Znaczenie systemu P+R na liniach kolejowych w aglomeracji warszawskiej”, Andrzej Brzeziński dr inż., Tomasz Dybicz dr inż. i Karolina Jesionkiewicz – Niedzińska mgr inż., pracownicy naukowcy Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej

Tabela nr 3: Wykorzystanie parkingów P+R poza granicami Warszawy
(marzec 2013 r.).

Lokalizacja P+R	Stopień wykorzystania parkingu
Brwinów	49%
Ożarów Mazowiecki	66%
Błonie	47%
Teresin	39%
Celestynów	36%
Mińsk Mazowiecki	58%
Średnie wykorzystanie	49%

Zródło: „Znaczenie systemu P+R na liniach kolejowych w aglomeracji warszawskiej”; Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Warszawskiej, dr inż. Andrzej Brzeziński, dr inż. Tomasz Dybicz, mgr inż. Karolina Jesionkiewicz – Niedzińska

5. obciążenie miejsc parkingowych w obszarach rekreacyjnych.⁶ Wraz ze wzrostem roli turystycznej wydłuża się czas przebywania w obszarze (również czas parkowania). Średni czas parkowania związanego z rekreacją wynosi ok. 3 godz., a aż 70-90% odwiedzających przebywa w obszarze do 4 godz. Wskaźnik rotacji na różnych parkingach wahają się w przedziale 2,5-3,0 pojazdy/stanowisko. Wykorzystanie parkingów położonych w centrum obszaru rekreacyjnego jest bardzo intensywne, zapełniają się do godz. 10 – tej, najpóźniej do 12 – tej. Od 17 – tej wszędzie wyraźnie spada zainteresowanie rekreacją.

Sporządził:

Marian Fałek ekspert ds. OSR

⁶ „Identyfikacja problemów parkowania w obszarach rekreacyjnych”, Wiesław Dźwigoń dr inż., adiunkt, Politechnika Krakowska, Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej