

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury
Projekt z dnia	9 lipca 2019 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Monika Małowiecka, Bartłomiej Zydel
e-mail	mom@zpp.pl, bz@zpp.pl
tel.	(22) 656 63 34

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Uwaga ogólna	Projekt należy poprawić pod względem interpunkcyjnym – przecinki przed spójnikiem „ale”.	Uwaga o charakterze redakcyjnym.		
2.	Uwaga ogólna	Należy raz jeszcze przeanalizować projektowane rozwiązania z perspektywy archiwizacji dokumentów.	Możliwość zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego przy przerejestrowaniu zburzy dotychczasową strukturę w zakresie archiwizowania akt zarejestrowanych pojazdów w urzędach, prowadząc możliwość ich katalogowania jedynie wg cezur chronologicznej.		
3.	Uwaga ogólna	Projekt znacznie wydłuży użytkowania tablic rejestracyjnych (czego nie przewidują dostawcy materiałów do ich produkcji – obecnie okres gwarancji to 2 lata).	Po wprowadzeniu nowych przepisów okres użytkowania wydłuży się do 10-20 lat co stworzy potrzebę produkcji duplikatów, a te oznaczają i tak koszty dla właściciela. Bardzo mocno skomplikują się procedury reklamacyjne, gwarancyjne o pogwarancyjne oraz wymiany tablic niezdatnych do użytkowania, które w naturalny sposób będą się pojawiały w czwartym roku użytkowania.		
4.	Art. 1 pkt 2 lit. a	Przepis wymaga preredagowania.	Zamierzenie projektodawców jest jasne –		

	(zmieniający art. 38 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym)		natomiast aktualna redakcja przepisu sugeruje konieczność posiadania dokumentu innego niż prawo jazdy/pozwoleń na kierowanie tramwajem w taki sposób, że przeciętny odbiorca regulacji może zastanawiać się nad tym, jaki to „dokument” zamiast prawa jazdy powinien posiadać, co wprowadza odbiorcę w błąd.		
5.	Art. 1 pkt 7 (zmieniający art. 71 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym) oraz pozostałe regulacje dot. nalepki kontrolnej	Należy wykreślić zmianę – i pozostawić dotychczasowe przepisy dot. nalepek kontrolnych na szybę.	Nalepki kontrolne na szybę zostały wprowadzone celem lepszej identyfikacji pojazdu w przypadku samowolnej zmiany przez właściciela/braku tablic rejestracyjnych. Było to szczególnie istotne w sytuacji konieczności jednoznacznego zidentyfikowania pojazdu (i kierującego pojazdem), celem pociągnięcia go do odpowiedzialności za różnego rodzaju naruszenia przepisów. Należy zauważyć, że nie ma powodu, by rezygnować z nalepek kontrolnych w sytuacji, w której problem stanowiący uzasadnienie dla ich wprowadzenia nadal pozostaje aktualny. Rezygnacja z nalepki kontrolnej nie stanowi takiego uproszczenia procedury, które uzasadniałoby pominięcie ww. korzyści.		
6.	Art. 1 pkt 9 lit. a (zmieniający art. 73 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym)	Przepis wymaga uzupełnienia.	Wskazanie miejsca zamieszkania właściciela pojazdu winno się odbywać poprzez złożenie oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej.		
7.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodający art. 73 ust. 1a do Prawa o ruchu drogowym) oraz pozostałe przepisy dot. możliwości pozostawienia	Należy wykreślić postanowienia dopuszczające pozostawienie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic rejestracyjnych. Czy resort infrastruktury posiada analizy porównawcze dot. istnienia	Sytuacja kształtuje się podobnie jak w przypadku nalepki kontrolnej. Czy projektodawcy zdają sobie sprawę z tego, że proponowana regulacja wprowadzi znikome usprawnienie, a wywoła chaos? Prawdziwym usprawnieniem – co było już wielokrotnie podnoszone – byłoby doprowadzenie do jednej wizyty klienta w		

	dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic rejestracyjnych	wyróżnika terytorialnego w innych krajach UE oraz – jeśli wyróżnik został zniesiony – uzasadnienie jego zniesienia?	urzędzie. Pytanie dot. analiz porównawczych wynika z tego, iż proponowana regulacja stanowi <i>de facto</i> rezygnację z wyróżnika terytorialnego.		
8.	Art. 1 pkt 9 lit. b (dodający art. 73 ust. 1c do Prawa o ruchu drogowym)	Regulację należy uzupełnić.	Zmiana powinna umożliwić wydanie tablic z tym samym numerem rejestracyjnym (wtórniki), bez konieczności wydania nowego dowodu rejestracyjnego. Możliwa jest bowiem sytuacja pozostania przy tym samym wyróżniku tablic rejestracyjnych – brak zatem podstaw do wymiany dokumentu.		
9.	Art. 1 pkt 10 (dodający art. 73c do Prawa o ruchu drogowym)	Wnosimy o rezygnację z całego wskazanego przepisu. Wyjaśnienie idei projektowanej konstrukcji.	Upoważnienie salonu do złożenia wniosku o rejestrację oraz odbioru decyzji o czasowej rejestracji (wraz z tablicami) jest możliwe w oparciu o pełnomocnictwo. Zaproponowane zapisy wprowadzają chaos i destabilizują proces rejestracji. Nie jest bowiem jasna rola salonu sprzedaży w postępowaniu administracyjnym. Niezrozumiałym jest z jakiego powodu obywatel sam nie może złożyć wniosku w systemie – opracowanie sprawnej usługi dla obywateli uprościłoby proces i nie wymagało angażowania podmiotów niewypełniających zadań publicznych w procedury administracyjne.		
10.	Art. 1 pkt 10 (dodający art. 73c ust. 3 do Prawa o ruchu drogowym)	Przepis należy wykreślić.	Jak starosta będzie mógł sprawdzić umocowanie osoby działającej w imieniu salonu? Nie jest jasna rola salonu w kontekście tego zapisu – z jednej strony wymaga się opłaty od pełnomocnictwa (co sugeruje, że działa on jako pełnomocnik) – z drugiej zaś posiada on określone uprawnienia i obowiązki ze sfery usług publicznych.		

			Ponadto jeżeli czynność pracownika salonu ma się sprowadzać do wypełnienia wniosku ze strony BIP MC, to obywatel mógłby to robić samodzielnie, bez ryzyka związanego z udzielaniem upoważnienia. Postulujemy uruchomienie odpowiedniej usługi dla obywateli.		
11.	Art. 1 pkt 10 (dodający art. 73c ust. 6 do Prawa o ruchu drogowym)	Wnosimy o uzupełnienie i zmianę przepisu.	1. Wskazane postanowienie oznacza, że organ będzie zobowiązany do wydania decyzji na podstawie kopii, co jest nieuzasadnione i niedopuszczalne - spowoduje bowiem powstanie niepewności sytuacji prawnej pojazdu. Sprzeczne z regulacjami dot. rejestracji. 2. Brak dokumentu potwierdzającego umocowanie osoby fizycznej podpisującej wniosek z ramienia salonu (zgodnie z zasadami reprezentacji).		
12.	Art. 1 pkt 10 (dodający art. 73c ust. 8 pkt 4 do Prawa o ruchu drogowym)	Wnosimy o doprecyzowanie.	Koszt przesyłki obejmuje również nakład pracy związany z przygotowaniem, zapakowaniem tablic. W którym momencie ma być naliczana i pobierana opłata?		
13.	Art. 1 pkt 10 (dodający art. 73c ust. 9 do Prawa o ruchu drogowym)	Przepis należy doprecyzować.	Na czyj koszt starosta będzie wysyłał nabywcy decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny?		
14.	Art. 1 pkt 11 lit. a tiret pierwsze (zmieniający art. 74 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym)	Jak należy rozumieć „czasowe zamieszkanie”?	Wydaje się, że należy posługiwać się kategoriami, które są w pełni precyzyjne i możliwe do zweryfikowania przez organ.		
15.	Art. 1 pkt 13 (zmieniający art. 75 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym)	Przepis należy zmienić – waloryzacja powinna być dokonywana co roku.	Co roku jest waloryzowany koszt dokumentów komunikacyjnych przez PWPW, co roku wzrasta koszt tablic rejestracyjnych u producentów oraz koszty administracyjne obsługi, dlatego zasadnym jest coroczna waloryzacja opłat.		

			<p>Nie mówiąc już o tym, że w dzisiejszych realiach społeczno-gospodarczych okres sześciu lat może obfitować w rozmaite zdarzenia, włącznie ze znacznym skokiem inflacji, którego nie będą uwzględniały stawki opłat. Warto także zaznaczyć, że tzw. cel inflacyjny NBP wynosi 2,5% r/r.</p>		
16.	<p>Art. 1 pkt 16 (uchylający art. 77 Prawa o ruchu drogowym) oraz pozostałe regulacje dot. karty pojazdu</p>	<p>Wnosimy o przedstawienie przez projektodawców analiz porównawczych dot. karty pojazdów? W razie wyników wskazujących na istnienie takowego obowiązku wnosimy o wykreślenie zmian dot. karty pojazdu.</p>	<p>Warto w tym miejscu pochylić się na moment nad motywami, jakie stoją za istnieniem karty pojazdu. Jest ona przecież niejako drugą częścią dowodu rejestracyjnego. Ma na celu dodatkowe zabezpieczenie przed kradzieżą pojazdów, jest źródłem informacji o rzeczywistej przeszłości samochodu. Stąd też zasadnym byłoby zaprezentowanie materiału porównawczego z innymi państwami UE.</p>		
17.	<p>Art. 81 ust. 14 Prawa o ruchu drogowym</p>	<p>Przy okazji prac nad zmianami należy skorygować wskazany przepis.</p>	<p>W obecnym brzmieniu ust. 14 odnosi się do nieistniejącego ust. 4 pkt 3 lit. b. Treść ust. 4 pkt 3 lit. b została zamieszczona w ust. 4 pkt 2 lit. b.</p>		
18.	<p>Art. 130a Prawa o ruchu drogowym</p>	<p>Chcielibyśmy poznać stanowisko resortu infrastruktury do propozycji zmian w art. 130a procedowanej przez Senat RP (druk senacki nr 1189).</p>	<p>Na wspólnym posiedzeniu Komisji Ustawodawczej, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Infrastruktury Senatu RP, które odbyło się 10 lipca 2019 r. nie zostało zaprezentowane stanowisko MI do przedmiotowego projektu.</p>		
19.	<p>Art. 140mb Prawa o ruchu drogowym</p>	<p>Gospodarz ustawy, która wprowadza przedmiotowy przepis (Minister Środowiska) odsyła zgłaszających uwagi do gospodarza ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Stąd też wnosimy o uzupełnienie art. 140mb o dyrektywę miarkowania kary administracyjnej, np. w postaci</p>	<p>Zmiany dokonywane w Prawie o ruchu drogowym przez nowelizację ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw nie były przedmiotem jakichkolwiek konsultacji w ramach KWRiST. W związku z tym apelujemy o ich dopracowanie w ramach projektu, który jest przedmiotem niniejszych uwag (UD515).</p>		

		uzależnienia jej wysokości od długości okresu niewykonania przez podmiot ciążącego na nim obowiązku.			
20.	Art. 22 ust. 3	Przepis należy zmienić.	Jakie uzasadnienie istnieje dla rozwiązania, w którym to jednostki samorządu terytorialnego mają zapewnić interoperacyjność? Przecież jednostki nie mają na to wpływu – pracują w oparciu o systemy PWPW.		
21.	OSR	Zmiana OSR poprzez poprawne wyliczenie skutków finansowych wdrożenia ustawy dla samorządów i zapewnienie rekompensaty za utracone dochody JST – o ile projektodawcy nie uznają <u>argumentów dot. bezpieczeństwa</u> , przemawiających za pozostawieniem dotychczasowych regulacji w zakresie numeru rejestracyjnego i tablic, karty pojazdu oraz nalepki kontrolnej.	<p>1. Co do prawidłowego wyliczenia skutków finansowych, to uważamy, że błędnie w OSR założono, iż jedynie 50% „przerejestrowań” zostanie objęte wnioskiem o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego – co wpływa na rzetelność oceny skutków.</p> <p>2. Skoro projektodawcy uważają, że względy obniżenia opłat – bo tak trzeba nazywać motyw stojący za proponowanymi regulacjami, zamiast „uproszczenia procedur związanych z rejestracją pojazdów” – są ważniejsze od kwestii bezpieczeństwa, to wskazana obniżka powinna być zrekompensowana jednostkom samorządu.</p> <p>Resort infrastruktury wskazuje na to, że rekompensata nie jest potrzebna – powołując się na konstytucyjną zasadę adekwatności środków do zadań (sic!) – w związku z obniżeniem wymiaru zadań. Jednak jak wskazaliśmy w odniesieniu do nalepki kontrolnej, obniżenie wymiaru zadań będzie miało charakter marginalny.</p> <p>Projekt nie przewiduje jakichkolwiek mechanizmów rekompensujących dla</p>		

			<p>samorządów, przy jednoczesnym istotnym zmniejszeniu ich dochodów i śladowym zmniejszeniu obciążenia pracowników starostw.</p> <p>Projekt zawiera przepisy skutkujące utratą dochodów samorządów w związku z brakiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kart pojazdu, • nalepek kontrolnych, • obowiązku wymiany tablic rejestracyjnych przy przerejestrowaniu pojazdu z innego starostwa. <p>Wycofanie karty pojazdu, nalepki kontrolnej oraz w większości przypadków zniesienie obowiązku rejestracji czasowej nieznacznie zmniejszy czas jednostkowy rejestracji pojazdu (o około 1 minutę, tj. 3%), ale jednocześnie projekt nakłada na starostów nowe zadania (czynności):</p> <ul style="list-style-type: none"> • wycofanie czasowe z ruchu pojazdów osobowych, • archiwizacja teczek pojazdów z wyróżnikami innych starostw, • wysyłka dokumentów i tablic przez operatora pocztowego. <p>Jak wynika z wyliczeń:</p> <p>- Urzędu Miasta Krakowa - obniżenie dochodów wyliczone na podstawie danych z 2018 roku będzie wynosić około:</p> <p>15600 kart pojazdów x 60,06 zł = 936936 zł; 77100 nalepek kontrolnych x 6,68 zł = 515028 zł; 56200 Pozwoleń Czasowych x 12,42 = 698004 zł; 25800 tablic rej. x 64,50 zł = 1664100 zł RAZEM – 3 814 068 zł rocznie.</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>- SP Bielsko – Biała podało, że strata w budżecie powiatu z tytułu zaproponowanych zmian w porównaniu do 2018 roku wyniesie ponad 1 mln zł rocznie.</p> <p>- SP Rzeszów wskazało, że zaproponowane zmiany w zakresie zniesienia obowiązku wydawania karty pojazdu, obowiązku wydawania nalepki kontrolnej czy możliwości zachowania przez nowego właściciela dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu może spowodować zmniejszenie dochodów oceniane na kwotę ok. 880 000 zł rocznie - przy praktycznie niezmienionym zakresie przypadających zadań po stronie wykonywanych czynności prawnych oraz stosunkowo niewielkiej zmianie zakresu zadań w przypadku wykonywanych czynności charakterze materialno-technicznym.</p> <p>- SP Kraków – analiza wskazuje, że proponowane zmiany w małym stopniu spowodują ułatwienia dla właścicieli pojazdów. W dalszym ciągu w celu rejestracji pojazdu będą konieczne dwie wizyty w urzędzie z uwagi na fakt, iż spersonalizowane stałe dowody rejestracyjne wytwarzane są w PWPW S.A. Obniżenie kosztu rejestracji pojazdu dla właściciela to ok. 100 zł. Natomiast zmiany te spowodują znaczącą utratę dochodów powiatów (powiat krakowski ok. 1 mln 300 tys. PLN w skali roku) przy niezmienionym obciążeniu pracą pracowników urzędu,</p> <p>- SP Miechów – projektowane rozwiązania</p>	
--	--	--	--	--

			<p>spowodują zmniejszenie dochodów powiatu z tytułu;</p> <p>a) zniesienie kart pojazdu: (w 2018r.) 1437 x 75,00 zł - 107.775,00 zł (-)</p> <p>b) zniesienie nalepki kontrolnej: (w 2018r) 3618 x 18,50 zł - 66.933,00 zł (-)</p> <p>c) możliwość pozostawienia dotychczasowych tablic rej.: (w 2018r) ok. 4.000 kpl./szt. przy założeniu ok 50% x 80,00 zł - 160.000,00 zł (-)</p> <p>d) wprowadzenie obowiązku nieodpłatnego zwrotu do producenta tablic rej.: - ok. 5.000 zł (-)</p> <p>Razem zmniejszenie dochodów powiatu: 334.708,00 zł w skali roku.</p>		
--	--	--	---	--	--