



**ZARZĄD**

**PREZES**

Andrzej Płonka  
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

**WICEPREZESI**

Tadeusz Chrzan  
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski  
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz  
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń  
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz  
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski  
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski  
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski  
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

**CZŁONKOWIE**

Mariusz Bieniek  
POWIAT PŁOCKI

Miroslaw Czaplą  
POWIAT MALBORSKI

Jaroslav Dudkowiak  
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar  
MIASTO NA PRAWACH POWIATU  
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak  
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki  
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka  
POWIAT KRAKOWSKI

Paweł Piasny  
POWIAT OLKUSKI

Dariusz Szustek  
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski  
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj  
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Miroslaw Walicki  
POWIAT GARWOLIŃSKI

**KOMISJA REWIZYJNA**

**PRZEWODNICZĄCY**

Józef Swaczyna  
POWIAT STRZELECKI

**Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO**

Andrzej Szymanek  
POWIAT WIERUSZOWSKI

**CZŁONKOWIE**

Zdzisław Brezdeń  
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek  
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański  
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Andrzej Opala  
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka  
POWIAT RADOMSKI

Jan Zalewski  
POWIAT SIEMIATYCKI

Bogdan Zieliński  
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

**DYREKTOR BIURA**

Rudolf Borusiewicz

Or.A. 0713/1986/19

Warszawa, 29 października 2019 roku

Szanowny Pan

**Mikołaj Wild**

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Współprzewodniczący Zespołu ds. Infrastruktury,

Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST

W związku z licznymi zgłoszeniami wpływającymi do Związku Powiatów Polskich od powiatów członkowskich, poniżej przedstawiam problemy w zakresie stosowania przez jednostki samorządu terytorialnego art. 140 mb i nast. ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przepisy te zostały uchwalone dnia 19 lipca 2019 roku, jako część nowelizacji ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw i dotyczą nowego obowiązku nakładania kar administracyjnych przez starostów. Wejście przepisu w życie zaplanowano na dzień 1 stycznia 2020 roku.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, że rozwiązania dot. nakładania kar zgodnie z art. 140 mb i nast. ustawy Prawo o ruchu drogowym były projektowane bez konsultacji ze stroną samorządową. Na generalny problem ze stosowaniem tych przepisów zwracaliśmy uwagę na etapie prac legislacyjnych w Sejmie i Senacie, apelując o przeanalizowanie projektu wraz z praktykami m.in. z powiatów. Resorty reprezentujące stronę rządową, a więc infrastruktury i ochrony środowiska nie przychyliły się do wniosku ZPP, przerzucając się odpowiedzialnością za przedmiotowe zapisy. Obawy dotyczące rozbieżności w interpretacji i niejasności zapisów ziściły się, czego najlepszym

potwierdzeniem jest właśnie liczba zgłaszanych wątpliwości interpretacyjnych i praktycznych ze strony organów, które przepisy te mają stosować.

W związku z powyższym, poniżej przedstawiam część problemów, jakie wiążą się z nowymi regulacjami, a budzą wątpliwości samorządów.

## I.

Zgodnie z art. 140 mb, kto:

- 1) będąc właścicielem pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej wbrew przepisowi art. 71 ust. 7 nie rejestruje pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) będąc właścicielem pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wbrew przepisowi art. 78 ust. 2 pkt 1 nie zawiadamia starosty o nabyciu lub zbyciu pojazdu

- podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 do 1000 zł.

W skrócie - nowy przepis art. 140 mb ustawy Prawo o ruchu drogowym wprowadza nałożenie kary pieniężnej na właścicieli pojazdów, którzy nie zgłoszą zbycia lub nabycia pojazdu w ciągu 30 dni od daty zawarcia transakcji. Karze pieniężnej podlegać mają również właściciele pojazdów sprowadzonych z terytorium państwa członkowskiego UE, którzy nie dokonają ich rejestracji na terytorium RP w ciągu 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu.

Wątpliwości przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego budzą praktyczne aspekty określania wysokości kary. W jaki sposób bowiem pracownik starostwa nakładający karę ma uzasadnić wysokość kary? Jakie kryteria wziąć pod uwagę? Należy zauważyć, że pozostawienie uznaniowości w zakresie ustalania wysokości kary po stronie urzędnika spowoduje niejako „z automatu” zaskarżanie przez stronę decyzji nakładającej karę. Bo o ile trudno jest dyskutować z samym faktem naruszenia przepisów, stanowiącym o samym nałożeniu kary, to z jej wysokością zawsze można polemizować – dlatego np. wymierzono karę 250 zł, a nie 220 zł. Oczywiście jest, że zarówno konieczność uzasadniania decyzji oraz później odniesienie się do wniesionego środka zaskarżenia będzie niezmiernie pracochłonne. W konsekwencji, jak wskazują przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, urzędnicy będą zmuszeni zajmować się rozstrzyganiem spraw dot. kar zamiast realizować zadania publiczne np. rejestrować pojazdy. W toku procesu legislacyjnego Związek Powiatów Polskich postulował przyjęcie jednej wysokości kary (z którą trudno byłoby polemizować), jednak nasz postulat został odrzucony przez stronę rządową. W związku z kolejnymi głosami praktyków, wnosimy o wprowadzenie jednej wysokości kary.

## II.

Kolejna wątpliwość wiąże się właśnie z odesłaniem do działu III Ordynacji podatkowej dot. zobowiązań podatkowych. Na mocy art. 140n ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym *do kar pieniężnych, o których*

mowa w art. 140m-140mb, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa. Dział III Ordynacji podatkowej traktuje o zobowiązaniach podatkowych bardzo szeroko. Jaki jest zakres stosowania Ordynacji podatkowej – są tam zapisy dot. płatników, inkasentów, podstawy opodatkowania, zabezpieczenia wykonania zobowiązań podatkowych, rejestru zastawów skarbowych? Jak ww. przepisy ma stosować starosta „odpowiednio”?

### III.

Zgodnie z nowymi zapisami kary pieniężne nakłada starosta – czy można zatem odstąpić od wymierzenia kary? Jeśli tak, to na jakiej podstawie? Przepisy ustawy nie rozstrzygają jednoznacznie tej kwestii.

### IV.

Nowe przepisy mają uporządkować bazę pojazdów w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Funkcjonalności systemu Pojazd opracowywane obecnie przez PWPW S.A. w celu umożliwienia starostom nakładania kar pieniężnych zakładają, że organy rejestrujące będą zobligowane do wykonywania operacji w systemie POJAZD i bazie CEP, które nie są wymagane przepisami szczegółowymi (np. wprowadzanie danych właścicieli pojazdu z „pośrednich” dokumentów własności, w sytuacji gdy obywatel załączy do wniosku kilka umów sprzedaży pojazdu). W ocenie samorządów, koszty związane z wprowadzaniem do systemu informacji o zbyciu i nabyciu każdego pojazdu oraz prowadzeniem postępowań wyjaśniających w sprawie nałożenia kary administracyjnej za niezgłoszenie zbycia i nabycia, będą niewspółmiernie wyższe od osiągniętego efektu, tj. uporządkowania bazy CEP. Proponujemy przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów o karach, tak aby dokonać szczegółowej analizy skutków wejścia w życie tych przepisów, a także podjąć inicjatywę legislacyjną mającą na celu dostosowanie przepisów wykonawczych do nowych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Od 1 stycznia 2020 r. obowiązku nakładania kar na właścicieli pojazdów, którzy nie zawiadomili starosty o zbyciu lub nabyciu pojazdu, system POJAZD ma być zmodernizowany, a na organy rejestrujące zostanie nałożony obowiązek wprowadzania do systemu, danych wszystkich właścicieli pojazdów, a więc również tych, którzy widnieją na umowach „pośrednich”. Obecnie, zgodnie z przepisami, podczas przerejestrowania pojazdu, do systemu wprowadzane są dane aktualnego właściciela, a na umowach pośrednich dokonywana jest tylko odpowiednia adnotacja. Obowiązek odnotowywania w systemie danych osobowych wszystkich byłych właścicieli pojazdów znacznie zwiększy koszty związane z rejestracją pojazdu, a do jego wprowadzenia nie wystarczy tylko modernizacja systemu. Konieczna jest również zmiana przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach.

### V.

Dotychczas, pomimo zapisów art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu nie zgłaszał nabycia pojazdu, tylko rejestrował pojazd. Od 1 stycznia 2020 r. w celu uniknięcia kary, właściciel

pojazdu zgłosi jedynie nabycie pojazdu bez dokonania rejestracji. Upowszechnienie tego sposobu działania wprowadzi jeszcze większe rozbieżności pomiędzy właścicielem pojazdu uwidocznionym w dowodzie rejestracyjnym a faktycznym właścicielem ustalonym na podstawie dokumentu własności pojazdu. Rozdzielenie zgłoszenia nabycia od rejestracji pojazdu spowoduje również zwiększenie ilości realizowanych spraw, oraz wydłuży czas poszczególnych procesów, co w konsekwencji przełoży się na zwiększenie czasu oczekiwania na załatwienie sprawy. Zgłoszenie nabycia będzie wymagało przeprowadzenia czynności skutkującej rejestracją pojazdu. Taki dualizm może wprowadzić u mieszkańców błędne przekonanie, że pojazdu nie trzeba zarejestrować, wystarczy zgłosić jego nabycie.

Samorządy postulują o doprecyzowanie przepisów w taki sposób, aby zgłoszenie nabycia było równoważne obowiązkowi rejestracji nabytego pojazdu w ciągu 30 dni od dnia jego zakupu.

## VI.

Przepisy art. 78 ust. 1-3 ustawy Prawo o ruchu drogowym wskazują, że właściciel pojazdu zarejestrowanego jest obowiązany zawiadomić w terminie nieprzekraczającym 30 dni starostę o nabyciu lub zbyciu pojazdu. Zdarzenia te mają być dokumentowane w karcie pojazdu, w której odpowiednich wpisów dokonuje starosta. Zadania starosty nie można pogodzić z obowiązkiem dotychczasowego właściciela, który w razie przeniesienia na inną osobę własności pojazdu zarejestrowanego, przekazuje nowemu właścicielowi dowód rejestracyjny i kartę pojazdu. Kolizja przepisów powoduje, że obowiązek wpisania adnotacji w karcie pojazdu o zbyciu jest niemożliwy do spełnienia. Wpis adnotacji może zostać dokonany w przypadku zawiadomienia o nabyciu pojazdu, ale tylko w sytuacji, gdy nowy właściciel nie przeniósł własności pojazdu na kolejny podmiot, a zatem jest w posiadaniu karty pojazdu. Ponadto ten obowiązek wyklucza skuteczne przyjęcie zgłoszenia nabycia wysłanego do urzędu pocztą lub drogą mailową.

Pod rozwagę należałoby wziąć zmianę przepisów, tak aby obowiązek uzupełnienia brakujących wpisów w karcie pojazdu realizował tylko starosta rejestrujący pojazd.

Za niepotrzebne trzeba uznać mnożenie czynności administracyjnych polegających na wpisywaniu do karty pojazdu adnotacji o nabyciu pojazdu przez podmiot, który nie dokonuje rejestracji pojazdu.

W przypadku dołączenia do wniosku o rejestrację umów „pośrednich”, wpisywanie do karty pojazdu informacji historycznych o fakcie przeniesienia własności przez wiele podmiotów powodowałoby, że postępowanie w sprawie rejestracji stałoby się procedurą czasochłonną i nader sformalizowaną.

## VII.

Należy zwrócić uwagę na brak narzędzi pozwalających na weryfikację daty sprowadzenia pojazdu na terytorium RP. Przekraczanie przez pojazdy granicy krajów członkowskich UE nie jest odnotowywane. Aby określić, kiedy upływa termin 30 dni od momentu sprowadzenia pojazdu do Polski z Unii Europejskiej,

konieczne jest określenie daty jego sprowadzenia. Organ nie będzie miał możliwości ustalenia, kiedy pojazd wjechał na terytorium Polski. W jaki sposób ma to zostać ustalone? Czy ma to być data wynikająca z umowy? Czy z protokołu odbioru? Czy mamy pobierać oświadczenie? Przepisy powinny jednoznacznie wskazywać, która data jest wiążąca dla organu.

Z uwagi na fakt, iż data wejścia w życie ww. przepisów to dopiero 1 stycznia 2020 roku, ZPP wnosi o podjęcie odpowiednich działań legislacyjnych zapewniających prawidłowe i jednolite w skali całego kraju stosowanie nowych przepisów i nakładanie kar.

**Z poważaniem,**  
Prezes Zarządu  
Związku Powiatów Polskich  
Andrzej Płonka

Do wiadomości:

1. Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury.
2. Henryk Kowalczyk – Minister Środowiska.