



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

Mirosław Czajła
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka
POWIAT KRAKOWSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki
POWIAT GARWOLIŃSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Zdzisław Brezeń
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.0531/117/20

Warszawa, 2 czerwca 2020 roku

Szanowna Pani
Agnieszka Kaczmarska

Szef Kancelarii Sejmu

Szanowna Pani Minister,

w nawiązaniu do skierowania przez Radę Ministrów do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustawy (druk sejmowy nr 388, Sejm IX kadencji) niniejszym przedstawiam opinię Związku Powiatów Polskich do przedmiotowego projektu.

1. Projekt w przedłożonym kształcie nie był opiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, co stanowi naruszenie przepisów ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej. Równocześnie należy dodać, że poprzednia wersja projektu została negatywnie zaopiniowana przez Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST (z upoważnienia Komisji) 24 lipca 2019 roku.
2. Art. 1 pkt 7 projektu (zmieniający art. 71 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym – dot. likwidacji obowiązku posiadania nalepki kontrolnej) i powiązane z nim przepisy. Ponownie pragniemy przypomnieć o tym, że 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. Trzeba 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.

3. Art. 1 pkt 9 projektu (dodający do art. 73 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ust. 1a umożliwiającą zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic rejestracyjnych). Obecnie okres gwarancji dla tablic rejestracyjnych to jedynie dwa lata, co nie zostało należycie rozważone. Projekt teoretycznie uwzględnia taką ewentualność – gdyż przewiduje, że w sytuacji, gdy tablice nie są utrzymane w należyłym stanie albo nie są czytelne, wydaje się nowe tablice rejestracyjne. Projektodawcy piszą jednak w Ocenie Skutków Regulacji o „znacznym zmniejszeniu zadań organów rejestrujących pojazdy” w wyniku przyjęcia przedmiotowego projektu (o czym szerzej później). Równocześnie organ rejestrujący każdorazowo – w przypadku złożenia wniosku o pozostawienie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic – będzie musiał ocenić „zdatność” tychże tablic. Nie trudno wyobrazić sobie niekończące się dyskusje wokół argumentów typu „A w miejscowości X taką tablicę spokojnie by uznano!”. Jeżeli projektodawcy uważają takie rozwiązanie za „znaczące zmniejszenie zadań organów rejestrujących”, to powinni albo dostosować OSR, albo zmodyfikować projekt.
4. Art. 1 pkt 9 projektu (zmieniający art. 73 ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Według pierwotnej wersji projektu art. 73 miał zostać uzupełniony o ust. 1f ustanawiający obowiązek złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w ciągu 30 dni od dnia:
 - 1) zakupu nowego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) zakupu pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 3) dopuszczenia do obrotu pojazdu przez organ Służby Celno-Skarbowej – dotyczy pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej;
 - 4) sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z innego państwa członkowskiego.Przedłożony projekt nie zawiera takiego rozwiązania, co oceniamy negatywnie. Aktualnie w ustawie takowy obowiązek dotyczy pojazdów sprowadzanych. Równocześnie Prawo o ruchu drogowym przewiduje – w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych – obowiązek zgłoszenia staroście zbycia lub nabycia pojazdu (art. 78 ust. 2), którego niedokonanie wiąże się z karą obowiązującą od 1 stycznia 2020 roku. Dokonywanie zgłoszenia nabycia pojazdu powinno odbywać się co do zasady równocześnie ze złożeniem wniosku o rejestrację pojazdu. W przeciwnym razie obywatele będą zgłaszać jedynie fakt nabycia (takie sytuacje już mają miejsce), co zapewne nie jest zamierzeniem ani ustawodawcy, ani projektodawców.
5. Cały projekt – używane jest w nim określenie „podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym”. Jednak w ustępie 2 i 5 mowa jest o różnych podmiotach. Pytanie więc, czy taki był zamiar projektodawców? Czy nie należałoby przereklamować wskazanego sformułowania np. w kierunku „podmioty, o których mowa...” (liczba mnoga) lub „podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 lub 5...” (zmiana spójnika).

6. Art. 1 pkt 10 projektu (dodający do ustawy – Prawo o ruchu drogowym art. 73c dot. rejestracji pojazdu przez salon). Tutaj wciąż zasadne jest podniesienie uwagi zgłaszanej już wcześniej przez ZPP. Albowiem niezrozumiałym jest to, że zamiast skoncentrowania się na szybkim i sprawnym złożeniu samodzielnie przez obywatela wniosku o rejestrację pojazdu, pracujemy nad stworzeniem nowej usługi. Opracowanie odpowiedniej usługi dla samych obywateli uprościłoby proces rejestracji i nie wymagałoby angażowania podmiotów niewypełniających zadań publicznych (salonów sprzedaży) w procedury administracyjne.

7. Punkt 6 Oceny Skutków Regulacji. W tym przypadku problemem jest zarówno generalne podejście projektodawców, jak i przyjęcie konkretnych założeń do poczynionych obliczeń.

Po pierwsze jak wskazano w punkcie 6 OSR: „Przewiduje się, że na zmniejszenie dochodów j.s.t. wpływ będą miały głównie takie zamierzone regulacje jak:

- 1) zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu przez starostę,
- 2) zniesienie obowiązku wydawania nalepki kontrolnej w procesie rejestracji oraz przy przerejestrowaniu pojazdu, a także jej wtórnika,
- 3) wprowadzenie możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, jeżeli właściciel pojazdu składa wniosek o rejestrację pojazdu, który był zarejestrowany na terytorium RP i posiada tablice rejestracyjne zgodne z obecnie obowiązującymi przepisami oraz utrzymane w należytym stanie i czytelne – które jednocześnie znacznie zmniejszą zadania organów rejestrujących pojazdy”.

Trudno mówić o znacznym zmniejszeniu zadań organów rejestrujących pojazdy, skoro – jak już wskazano na wstępie – organ będzie musiał np. oceniać „zdadność” tablic rejestracyjnych. Będzie także musiał wykonać wszystkie czynności związane z rejestracją – przeprowadzić postępowanie administracyjne, wydać decyzję. Ponadto obywatel wciąż będzie musiał nadal dwukrotnie udać się do urzędu, co wszyscy znamy z życiowej praktyki. Można mówić o pewnym – niewielkim – ograniczeniu zadań organów rejestrujących. Jednak powtarzamy raz jeszcze: niewielkim. Stąd też projektodawcy powinni albo przewidzieć wyrównanie utraconych dochodów (o skali utraty za moment), albo wprowadzić opłatę za samą czynność rejestracji, stanowiącą dochód powiatu. W przeciwnym razie przyjęcie projektu wywoła efekt odwrotny do zamierzonego, gdyż zamiast „ułatwić” obywatelom życie, spowoduje wydłużenie się kolejek i czasu oczekiwania w wydziałach komunikacji. Będzie tak ze względu na to, że powiaty pozbawione dochodów z tytułu rejestracji pojazdów nie będą w stanie wyasygnować środków na zapewnienie odpowiedniej liczby etatów. Skoro projektodawcy uważają przyjęcie projektu za niezbędne, to powinni także liczyć się z jego negatywnymi konsekwencjami i odpowiednio nim przeciwdziałać.

Druga kwestia dot. poniższego sformułowania: „Należy jednak wziąć pod uwagę, że dochody j.s.t. powinny być odpowiednie do przypadających im zadań. Szacunkowo zmniejszyłyby się dochody wszystkich j.s.t. o 80,92 mln zł (karta pojazdu) + 54,75 mln zł (nalepka kontrolna) + 90,49 mln zł (pozostawienie dotychczasowego numeru rejestracyjnego – bez wliczania nalepki) = 226,16 mln zł, natomiast jednej j.s.t.

średnio o 0,21 mln zł + 0,14 mln zł + 0,24 mln zł = 0,59 mln zł. W procesie tworzenia prawa należy jednak mieć na uwadze duże oczekiwanie społeczne dokonania zmian w celu uproszczenia procedur związanych z rejestracją pojazdów, co będzie skutkowało ułatwieniami dla posiadaczy pojazdów, zmniejszeniem obciążeń administracyjnych zarówno dla nich, jak i dla j.s.t.". Do obliczeń przyjęto założenie, według którego w 50% przypadków składający wniosek o rejestrację pojazdu będą wnioskowali o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic rejestracyjnych. Gdyby przyjąć nie 50%, tylko 90% (co jest założeniem dużo bardziej realnym), to skutki wyniosłyby nie 90,49 mln zł, tylko 168,88 mln zł, a w skali jednej jednostki samorządu nie 0,24 mln zł, tylko 0,44 mln zł. W konsekwencji średni ubytek w dochodach jednej j.s.t. wyniósłby nie 0,59 mln zł, tylko 0,79 mln zł rocznie – i co najmniej o takiej skali konsekwencji finansowych powinniśmy mówić.

Zależy nam na tym, aby system rejestracji pojazdów działał jak najbardziej sprawnie i spełniał oczekiwania obywateli. Jednakże w tym celu należy wprowadzać kompromisowe rozwiązania. Projekt w proponowanym brzmieniu będzie stawiał władze samorządowe przed szalenie trudnym wyzwaniem: skąd zdobyć środki na funkcjonowanie wydziałów komunikacji? Będziemy mieć do czynienia z jaskrawym przykładem niekonstytucyjnej nieadekwatności środków do zadań. Tak być po prostu nie może.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich



Andrzej Piłonka