

## UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

### Informacja o projekcie:

<b>Tytuł</b>	Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego
<b>Autor</b>	Minister Infrastruktury
<b>Projekt z dnia</b>	3 grudnia 2020 r.

### Informacje o zgłaszającym uwagi:

<b>Urząd</b>	-----
<b>Organizacja samorządowa</b>	Związek Powiatów Polskich
<b>Osoba do kontaktu</b>	Bartłomiej Zydel
<b>e-mail</b>	bz@zpp.pl
<b>tel.</b>	(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.	§ 1 projektu	Raz jeszcze wnosimy o ponowne przeanalizowanie proponowanej wysokości stawek opłat.	Chcemy zaznaczyć, że w projekcie przewidziano stawki na poziomie odpowiadającym stawkom z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. Sygnalizujemy, że od wydania przywołanego rozporządzenia upłynęło już ponad 8 lat – a przeciętne wynagrodzenie w gospodarce narodowej wzrosło w okresie od wydania rozporządzenia do 2019 roku o blisko 40 (!). Prócz tego zwracamy uwagę na to, że w art. 64f ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewidziano, iż maksymalne stawki opłat za wydanie zezwolenia ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w	Ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw wprowadza między innymi zmiany w zakresie podziału na kategorie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego (usuwa zezwolenia kategorii I i łączy zezwolenie kategorii V z kategorią VI). To powoduje zmianę numeracji pozostałych kategorii zezwoleń. Projektowane rozporządzenie w § 1 określa wysokość opłaty za wydanie poszczególnych kategorii zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego. Należy wyjaśnić, że wysokość opłaty za wydanie zezwolenia kategorii od I – III i kategorii V nie uległa zmianie w stosunku do obecnie obowiązującej, z uwagi na to iż nie uległa zmianie maksymalna stawka opłaty za wydanie zezwolenia kategorii od I –	<b>Podtrzymanie uwagi.</b> 1. W ustawie – Prawo o ruchu drogowym nie zostały uregulowane średnie stawki opłat, tylko stawki maksymalne. Stąd też argument według którego nie można podnieść stawek zawartych w rozporządzeniu, gdyż ustawowe stawki maksymalne nie zostały podniesione, trzeba uznać za daleko idące nadużycie. Wypada także zauważyć, że akty ustawowe nie stanowią o tym, iż stawki zawarte w rozporządzeniach

			<p>stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”. Tym samym maksymalne stawki opłat z art. 64f ust. 1 Prawa o ruchu drogowym będą corocznie rosły – z uwagi na brzmienie przywołanego art. 64f ust. 1 tejże ustawy.</p> <p>Mówimy i tak o symbolicznym zwiększeniu wpływów po stronie samorządów – z perspektywy wzrostu kosztów utrzymaniowych i niezbędnych nakładów inwestycyjnych po stronie samorządowych zarządców dróg w efekcie sytuacji ukształtowanej wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17 Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej oraz wejściem w życie przepisów ustawowych mających na celu wykonanie tego wyroku.</p>	<p>III i kategorii V określona w zmienionej (<i>ustawą z dnia 27 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</i>) ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Natomiast opłata za wydanie zezwolenia w kategorii IV jest taka sama jak dla obecnie obowiązującej opłaty w kategorii VI dlatego, iż po usunięciu kwestii związanych z naciskami na oś, zezwolenia kategorii V mają pozostałe parametry techniczne takie same jak zezwolenia kategorii VI i mogą poruszać się jak pojazdy mające zezwolenia kategorii VI, wobec czego powinny ponieść opłatę jak za zezwolenie w kategorii VI. Należy również podkreślić, że maksymalna stawka opłaty za wydanie zezwolenia kategorii IV, określona w zmienionej (<i>ustawą z dnia 27 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</i>) ustawie – Prawo o ruchu drogowym, jest równa obecnie obowiązującej maksymalnej stawce opłaty za wydanie zezwolenia w kategorii VI.</p> <p>Ze względu, iż zakres zmian w ustawie dotyczący systemu wydawania zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego nie przewiduje zmiany wysokości maksymalnych stawek opłat określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym, proponowane podwyższenie stawek opłat w rozporządzeniu nie znajduje uzasadnienia i wykracza poza zakres</p>	<p>mają wynosić np. połowę stawek maksymalnych, ponieważ niweczyłoby to jakkolwiek sens określania stawek maksymalnych.</p> <p>2. Co do skali wzrostu wysokości opłat, to nie wskazywaliśmy na to, że musi ona być zgodna ze wskaźnikiem inflacji (który nie w pełni oddaje skalę utraty wartości pieniądza). Niemniej nawet podwyżka o wartość wskaźnika inflacji jest warta rozważenia. Trzeba bowiem wskazać, że resort infrastruktury wprowadzając różnorakie rozwiązania (ostatnio np. tzw. ustawa deregulacyjna) pozbawia jednostki samorządu terytorialnego źródeł dochodów – bez odjęcia zakresu zadań. W takiej sytuacji tym bardziej jesteśmy zmuszeni do podejmowania starań zmierzających do zapewnienia dochodów adekwatnych do zadań.</p>
--	--	--	---	---	---

				<p>zmian procedowanych w projekcie rozporządzenia.</p> <p>Wobec faktu, iż ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, która zmienia brzmienie art. 64f ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym nie podwyższa maksymalnych stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, a powiększenie ich o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, powoduje niewielki ich wzrost na poziomie około 5% (przeliczając inflację od dnia wejścia w życie przepisów obecnie obowiązujących). Wprowadzenie nowych wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych w rozporządzeniu w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia które odzwierciedlałyby ten wzrost, spowoduje niewielkie zwiększenie wpływu z tego tytułu. Jednak ze względu na pilny tryb procedowania rozporządzenia, nie jest uzasadnione zwiększanie wysokości opłat (w tak niewielkiej wysokości) ponieważ zmiana wymagałaby szerszych konsultacji i uzgodnień co spowoduje wydłużenie procedowania projektu.</p>	<p>3. „Jednak ze względu na pilny tryb procedowania rozporządzenia, nie jest uzasadnione zwiększanie wysokości opłat (w tak niewielkiej wysokości) ponieważ zmiana wymagałaby szerszych konsultacji i uzgodnień co spowoduje wydłużenie procedowania projektu” – ten fragment stanowiska resortu zasługuje na szczególną uwagę. Po pierwsze skoro mówimy o niewielkiej wysokości zwiększenia opłat, to dlaczego wymaga ona szerszych konsultacji i uzgodnień? Po drugie nowelizacja ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, stanowiąca podstawę do wydania rozporządzenia, wciąż nie jest prawem powszechnie obowiązującym (obecnie znajduje się na etapie prac senackich), co powoduje, że „zegar nie tyka aż tak głośno”. Wreszcie po trzecie</p>
--	--	--	--	--	--

					<p>trzeba sobie zadać pytanie o to, jaki sens mają konsultacje publiczne, uzgodnienia międzyresortowe i opiniowanie, skoro w ich wyniku nie można poprawić projektu, gdyż powodowałoby to konieczność powtórzenia procedury?</p> <p>Oczywistym jest, że można – i często czyni się daleko idące zmiany, bez „wracania” z projektem na wcześniejsze etapy. W związku z tym będziemy pamiętać o tym, że resort infrastruktury przyjmuje tego typu podejście, czyli rozpoczynanie od nowa procesu legislacyjnego w przypadku wprowadzenia jakichkolwiek zmian w procedowanym projekcie. Ponadto nie można nie zauważyć, że takie podejście do konsultacji i uzgodnień jako żywo przypomina sytuację z „Paragrafu 22” Josepha Hellera, w której to książce jeden z bohaterów, niejaki Major Major Major,</p>
--	--	--	--	--	--

					przyjmował podwładnych tylko wtedy, gdy go nie było.
--	--	--	--	--	--