

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa drogowego
Autor	Ministerstwo Sprawiedliwości
Projekt z dnia	11 kwietnia 2025 r.(wpłynął 15 kwietnia 2025 r.).

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Patrycja Grebla-Tarasek/Przemysław Matysiak
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	18 477 86 00

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.	Art. 1 pkt 5 w zakresie dodawanego w art. 115 § 26 Kodeksu Karnego	<p>Zapis dotyczący nielegalnego wyścigu samochodowego jest daleko nieprecyzyjny.</p> <p>Pojęcie „celowego wprowadzenia pojazdu w poślizg” (projektowany art. 115 § 26 pkt 2) powinno zostać zdefiniowane oddzielnie i w inny sposób niż jako „nielegalny wyścig samochodowy”.</p>	<p>Przy takim zapisie dwa lub trzy samochody, które równocześnie ruszają dynamicznie ze światła uczestniczą w nielegalnym wyścigu samochodowym.</p> <p>Podobnie w jaki sposób kierowca będzie mógł się bronić przed mandatem w sytuacji gdy wprowadzi pojazd w poślizg niecelowy? W jaki sposób Policja będzie weryfikowała czy kierowca wprowadził pojazd w sposób niecelowy czy też utracił w sposób niezamierzony nad nim panowanie?</p> <p>Wyjaśnienia wymaga również, co należy rozumieć pod pojęciem „zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – odbywającego się bez wymaganego zezwolenia”, bowiem wobec definicji zaproponowanej przez projektodawców potencjalnie każdy kierowca będzie traktowany jako biorący udział w nielegalnym wyścigu samochodowym, jeśli doprowadzi do utraty styczności z nawierzchnią np. na parking.</p>		
2.	Art. 2 pkt 3 w zakresie	Przepis należy skreślić lub zmodyfikować	Zgodnie z proponowanym brzmieniem projektowanego art. 65ja w ustawie – Prawo o ruchu drogowym (prd), za zgromadzenie		

	dodawanego art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a Kodeksu wykroczeń		<p>użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni można uznać, np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - giełdę samochodową, - organizację sprzedaży samochodu w trybie licytacji, - zlot motocyklistów. <p>Zatem w takiej sytuacji wykroczenie, o którym mowa w art. 52 Kodeksu wykroczeń może popełnić potencjalnie każdy użytkownik pojazdu nawet taki, który przypadkiem znajdzie się na miejscu takiego zgromadzenia, jak również np. właściciel parkingu (jako ten, kto organizuje zgromadzenie).</p>		
3.	Art. 2 pkt 4 w zakresie dodawanego art. 52aa Kodeksu wykroczeń	Skreślenie przepisu.	<p>Pasażer nie może być karany za czyny kierowcy w sytuacji gdy nawet może nie zdawać sobie sprawy jaki zamiar ma kierowca, po drugie pasażer nie ma żadnych skutecznych narzędzi, poza prośbą do kierowcy o zwolnienie czy zaprzestanie naruszanie przepisów ruchu drogowego.</p> <p>Po drugie, art. 115 § 26, do którego odnosi się opiniowany przepis został skonstruowany w taki sposób, że nielegalny wyścig samochodowy dotyczy w praktyce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - osób prowadzących pojazd biorących udział w wyścigu, - osób prowadzących pojazd w celu wprowadzenia go w poślizg lub do utraty styczności z nawierzchnią. <p>Zatem, proponowany art. 52aa Kodeksu wykroczeń został zaprojektowany w taki sposób, że karze mogą podlegać np. zwykli gapie, czyli osoby oglądające taki wyścig.</p>		
4.	Art. 2 pkt 5 w zakresie dodawanego art. 86c Kodeksu wykroczeń	Skreślenie przepisu.	<p>Przepis jest bardzo nieprecyzyjny, nie ma możliwości rzetelnej oceny czy wprowadzenie w poślizg czy oderwanie kół od powierzchni jest celowe.</p> <p>„Celowość” zawarta w przepisie będzie utrudniona do oceny w czasie opadów czy w okresie zimowym, kiedy to kierowcy poruszają się po nieodśnieżonych lub oblodzonych drogach.</p>		
5.	Art. 4 pkt 1 w zakresie dodawanego art. 60 ust. 2a ustawy	Skreślenie przepisu.	<p>Skreślenie przepisu ze względu na brak możliwości jednoznacznego wskazania, czy kierowca wprowadził pojazd w poślizg celowo czy też nie.</p>		

	Prawo o ruchu drogowym		Dodatkowo zwracam uwagę, że projektowany art. 60 ust. 2a pkt 2 został sformułowany tak, że jeden z zakazów kierowania pojazdem polega na sposobie kierowania powodującym utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu (...). Przepis ten nie przewiduje (tak jak projektowany art. 60 ust. 2a pkt 1) celowości takiego zachowania. Wydaje się, że zamiarem projektodawców było poszerzenie katalogu zabronionych sposobów używania pojazdu o działania „celowe”, które ubocznie rzecz biorąc, będą trudne do ustalenia.		
6.	Art. 4 pkt 2 w zakresie dodawanego art. 65ja ustawy Prawo o ruchu drogowym	Skreślenie przepisu.	Proponowany przepis w praktyce będzie trudny do wyegzekwowania. Do opiniowanego przepisu zastosowanie będzie miała uwaga zgłoszona do art. 52 § 2 pkt 2a i § 2 Kodeksu wykroczeń. Przepisy te pozostają ze sobą w związku, bowiem przewiduje się karanie na gruncie Kodeksu wykroczeń za naruszenie normy określonej w Prawie o ruchu drogowym.		
7.	Art. 4 pkt 3 w zakresie projektowanych zmian do art. 130a Prawa o ruchu drogowym	Przepis należy skreślić.	Starostowie i powiaty wykonują szereg zadań związanych z szeroko pojętym ruchem drogowym. Stronie rządowej od dawna znane są postulaty dotyczące m.in.: podwyższenia opłat za wydawanie dokumentów komunikacyjnych, zniesienia obowiązku ubezpieczania pojazdów, które przepadły na rzecz powiatów, konieczność uregulowania kwestii związanych ze składaniem wniosków o rejestrację pojazdów i karami za niedopełnienie tego obowiązku. Tymczasem, strona rządowa próbuje dorzucić powiatom dodatkowych obowiązków, mimo że samorządy nie uczestniczyły w pracach międzyresortowego zespołu roboczego. W zakresie poszczególnych jednostek redakcyjnych projektowanego przepisu, proszę przyjąć następujące uwagi: Art. 130a ust. 1b – projektodawca przewiduje dodatkowe zadanie dla powiatów. Zgodnie z art. 130a ust. 5f prd, usuwanie pojazdów oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla pojazdów usuniętych w przypadkach, o których mowa w ust. 1-2, należy do zadań własnych powiatu. Zatem projektowany przepis oznacza, że pojazdy, którymi kierujący driftował lub utracił styczność z nawierzchnią będą usuwane przez powiaty i będą trafiały na parkingi prowadzone przez powiaty.		

		<p>Pojawia się pytanie, kto będzie ponosił koszty parkingu, jeżeli Policja wyda błędną dyspozycję usunięcia pojazdu (dzisiaj koszty błędnych dyspozycji Policji usunięcia pojazdów z dróg ponosi powiat).</p> <p>Skoro opiniowana ustawa przewiduje odpowiednie zmiany w Kodeksie karnym i Kodeksie wykroczeń, to w obliczu mnogości zadań wykonywanych przez powiaty, usuwanie i przechowywanie pojazdów, o których mowa w projektowanym art. 60 ust. 2a prd powinna przejść Policja.</p> <p>Art. 130a ust. 7a – projektodawca przewiduje, że wydanie z parkingu strzeżonego pojazdu usuniętego w przypadkach driftowania lub w sposób powodujący utratę styczności z nawierzchnią nastąpi po spełnieniu łącznie 3 warunków:</p> <ul style="list-style-type: none">- upływ czasu – czyli nie wcześniej niż po upływie 30 dni- po okazaniu dowodu uiszczenia kaucji- po okazaniu zezwolenia wystawionego przez podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu. <p>Projektodawcy nie wskazują jednak ile powinna wynosić ww. kaucja i nie określono sposobu jej liczenia.</p> <p>Co więcej, cała konstrukcja projektowanego art. 130a ust. 7a-7e, sprawia wrażenie potencjalnej niekonstytucyjności przepisu. Zwrócić należy uwagę, że Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 5 grudnia 2018 r. (sygn. akt K 6/17), uznał, że art. 130a ust. 5c w zakresie, w jakim przewiduje, że pojazd usunięty z drogi w przypadkach określonych w art. 130a ust. 1 i 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym pozostaje na parkingu strzeżonym wyznaczonym przez starostę do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie za niezgodny z art. 64 ust. 1 i 3 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Dodatkowo, TK stwierdził niezgodność z Konstytucją art. 130a ust. 7 pkt 1 prd, który to przepis przewidywał, że wydanie pojazdu następuje po okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c. Z treścią wyroku TK i komunikatem w tej sprawie można zapoznać się pod następującymi odnośnikami:</p> <p>https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20180002322</p> <p>https://trybunal.gov.pl/postepowanie-i-orzeczenia/komunikaty-prasowe/komunikaty-po/art/10398-prawo-o-ruchu-drogowym</p>		
--	--	---	--	--

			<p>Posiłkując się motywami, którymi kierował się TK w ww. orzeczeniu, wskazać należy, że projektowany art. 130a ust. 7a-7e, może stanowić za głęboką ingerencję w prawo własności pojazdu, co poddaje wątpliwość zgodność z Konstytucją projektowanego przepisu.</p> <p>Art. 130a ust. 7d – przewiduje dodatkowy obowiązek dla starostów, a mianowicie utworzenie dodatkowego nieoprocentowanego rachunku bankowego, na którym ma być przechowywana kaucja.</p> <p>Mając na uwadze również krótki proponowany termin wejścia w życie ustawy, ww. dodatkowe zadanie będzie dla starostów stanowiło dodatkowy obowiązek polegający na prowadzeniu dodatkowego prowadzenia rachunku.</p>		
8.	Art. 4 pkt 3 w zakresie art. 130a ust. 7e ustawy Prawo o ruchu drogowym	W ust. 7e przewiduje się zwrot kaucji podmiotowi, który ją wpłacił – rozwiązanie to spowoduje obciążenie powiatów kosztami jakie ponoszą w związku z powierzeniem realizacji zadań wynikających z art. 130a podmiotom prywatnym, z którymi są związane umowami.			
9.	Art. 130a ust. 10 ustawy prawo o ruchu drogowym (proponycja nie ujęta w nowelizacji)	Proponujemy przeniesienie własności pojazdu na rzecz powiatu analogicznie do art. 50a ust. 2 Prawa o ruchu drogowym.	<p>Procedura złożenia wniosku do sądu o orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu z uwagi na długi okres jego rozpatrzenia powoduje generowanie znacznych nieadekwatnych kosztów, które wielokrotnie przewyższają faktyczną wartość pojazdu. Poza tym ustalenie danych właściciela pojazdu kończy się brakiem możliwości ich ustalenia.</p> <p>Postępowanie egzekucyjne również jest często bezskuteczne.</p> <p>Należy również znieść obowiązek ubezpieczenia OC pojazdów po orzeczeniu przepadku pojazdu na rzecz powiatu – wielokrotnie stan pojazdów nie pozwala nawet na ich ponowne dopuszczenie do ruchu.</p> <p>Co więcej, powiaty prócz niepotrzebnego ponoszenia kosztów związanych z ubezpieczaniem takich pojazdów, to dodatkowo opłacają kary (które nie wynikają z winy samorządów) nakładane przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny.</p>		

			Problem ten ciągle nie został rozwiązany a projektowane przepisy tylko pogłębią problemy.		
10.	Art. 4 pkt 3 lit d w zakresie zmienianego art. 130a ust. 10 ustawy Prawo o ruchu drogowym	Treść przepisu rozszerza określony w art. 130a ust. 10 zakres przypadków, kiedy starosta występuję do sądu z wnioskiem o orzeczenie przepadku pojazdu, który nie został odebrany z parkingu o nowowprowadzony art. 130a ust. 1b, natomiast w art. 130a ust. 10b nie został wprowadzony analogiczny zapis rozszerzający zakres przypadków o art. 130a ust. 1b, gdy pojazd nie jest zarejestrowany w żadnym z państw członkowskich UE, przekazuje go właściwemu miejscowo naczelnikowi urzędu celno-skarbowego w celu uregulowania jego sytuacji zgodnie z przepisami prawa celnego.	Dodatkowo należy zwrócić projektodawcom uwagę, że przepis pozostaje w oczywistej kolizji z projektowanym art. 130a ust. 7a. Ustęp 7a przewiduje 3 łączne warunki, których spełnienie umożliwi odbiór pojazdu. Wśród nich określono, że jest to upływ 30 dni. Z kolei dyspozycja art. 130a ust. 10 przewiduje, że starosta występuje do sądu o orzeczenie przepadku pojazdu, jeżeli uprawniona osoba nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od dnia usunięcia. Jak zatem należy liczyć ww. termin 3 miesięcy, skoro odbiór pojazdu może nastąpić najwcześniej po upływie 30 dni?		
11.	Art. 7 pkt 2 w zakresie zmienianego art. 102 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami	Wnosimy o oszacowanie i wskazanie źródeł finansowania zwiększonej liczby spraw administracyjnych dotyczących zatrzymania prawa jazdy.	Projektowane przepisy zwiększą liczbę spraw administracyjnych prowadzonych przez powiaty. Zwracamy uwagę, że jeżeli budżet państwa uzyskuje dochody z tytułu nakładanych w związku z naruszeniem przepisów prawa ruchu drogowego, a powiaty wykonują część zadań o charakterze administracyjnym mających bezpośredni związek z nałożeniem sankcji na sprawcę wykroczenia, powiaty powinny partycypować w dochodach z tego tytułu lub opcjonalnie sprawca powinien być dodatkowo obciążony kosztami prowadzenia postępowania administracyjnego. Prawo nie wyklucza równoczesnego stosowania sankcji karnej i ponoszenia opłat administracyjnych.		

12.	Art. 11	Termin wejścia w życie ustawy jest zbyt krótki.	Termin na wejście w życie ustawy (30 dni) w szczególności w kontekście zmian przewidzianych w art. 130a ustawy prawo o ruchu drogowym, nie pozwoli w sposób realny przygotować się staroście na realizację nowych obowiązków.		
13.	Ocena Skutków Regulacji	W OSR brakuje informacji, że projekt oddziałuje na powiaty poprzez generowanie dodatkowych kosztów dla powiatów zwłaszcza wynikających z obowiązków dodanych do art. 130a ustawy prawo o ruchu drogowym czy zmiany art. 102 ustawy o kierujących pojazdami.			