



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Marszałek Senatu

Druk nr 3657
Warszawa, 15 czerwca 2015 r.

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Zgodnie z art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. mam zaszczyt przekazać Panu Marszałkowi podjętą przez Senat na 76. posiedzeniu w dniu 12 czerwca 2015 r. uchwałę w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

wraz z projektem tej ustawy.

Jednocześnie pragnę poinformować, że Senat upoważnił senatora Andrzeja Matusiewicza do reprezentowania Senatu w dalszych pracach nad tym projektem.

Z poważaniem

(-) Bogdan Borusewicz

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.²⁾) w art. 130a:

1) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. Koszty, o których mowa w ust. 2a, pokrywa się w terminie 7 dni od dnia wydania dyspozycji usunięcia pojazdu.”;

2) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Pojazd może być usunięty z drogi na koszt właściciela również wtedy, gdy uczestniczył w wypadku drogowym albo nastąpiła jego awaria, w wyniku czego zaistniały okoliczności, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lub ust. 2 pkt 2, a kierujący pojazdem lub inna korzystająca z niego osoba nie są w stanie zabezpieczyć pojazdu we własnym zakresie.”;

3) w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) policjant – w sytuacjach, o których mowa w ust. 1–3a;”;

4) po ust. 4 dodaje się ust. 4a–4d w brzmieniu:

„4a. Podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu powiadamia o tym niezwłocznie:

1) właściwego miejscowo komendanta powiatowego (miejskiego) Policji, ze wskazaniem parkingu strzeżonego, na którym umieszczono pojazd, przesyłając mu kopię dyspozycji;

2) właściciela pojazdu;

3) osobę, która dysponowała pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego w chwili jego usunięcia, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5 albo ust. 3;

4) starostę.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych oraz ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970 oraz z 2015 r. poz. 211, 541 i 591.

4b. Przepisu ust. 4a pkt 1-3 nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w ust. 2a.

4c. Komendant powiatowy (miejski) Policji właściwy ze względu na miejsce usunięcia pojazdu prowadzi ewidencję usuniętych pojazdów, w ramach której gromadzi dane o:

- 1) pojeździe – marka, typ, model i numer rejestracyjny;
- 2) przyczynie usunięcia pojazdu;
- 3) podmiocie usuwającym pojazd – nazwa podmiotu, imię i nazwisko osoby wykonującej czynności związane z usunięciem pojazdu;
- 4) parkingu strzeżonym, na który usunięto pojazd – nazwa podmiotu prowadzącego parking;
- 5) właścicielu lub osobie, o której mowa w ust. 4a pkt 3 – odpowiednio: imię i nazwisko albo nazwa, adres zamieszkania albo siedziby, w odniesieniu do osoby fizycznej – numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a jeżeli go nie posiada – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość;
- 6) osobie uprawnionej do odbioru pojazdu – imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a jeżeli go nie posiada – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość.

4d. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lub ust. 1a, usunięcie pojazdu może nastąpić w formie pilotowania na parking strzeżony. Przepis art. 64 ust. 1 pkt 3 stosuje się odpowiednio.”;

- 5) ust. 5c otrzymuje brzmienie:

„5c. Pojazd usunięty z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1–2 lub 3a, umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i przechowywanie.”;

- 6) w ust. 6 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Rada powiatu, biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań, o których mowa w ust. 1–2, oraz koszty usuwania i przechowywania pojazdów na obszarze danego powiatu, ustala, w drodze uchwały, wysokość opłat, o których mowa w ust. 5c, oraz wysokość kosztów, o których mowa w ust. 2a.”;

- 7) w ust. 6a:

a) uchyla się lit. g,

- b) dodaje się lit. h w brzmieniu:
„h) pojazd nienormatywny – za pilotowanie – 100 zł; za każdą dobę przechowywania – stawka w wysokości określonej odpowiednio w lit. d–f.”;
- 8) po ust. 6d dodaje się pkt 6da w brzmieniu:
„6da. Jeżeli pojazd został usunięty z drogi na podstawie ust. 3a, a koszt jego usunięcia lub przechowywania był wyższy niż opłata, o której mowa w ust. 6a, właściciel pojazdu jest obowiązany do uiszczenia różnicy między rzeczywistymi kosztami, a opłatą. Decyzję o zapłacie kosztów, o których mowa w zdaniu pierwszym, wydaje starosta. Przepisy ust. 10j–10l stosuje się odpowiednio.”;
- 9) ust. 10–10b otrzymują brzmienie:
„10. Starosta w stosunku do pojazdu usuniętego z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1, 2 lub 3a, występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie jego przypadku na rzecz powiatu, jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia. Powiadomienie zawiera pouczenie o skutkach nieodebrania pojazdu.
10a. Starosta występuje z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia, jednak nie później niż w ciągu 45 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 10 albo 10d.
10b. Jeżeli pojazd usunięty z drogi w przypadkach określonych w ust. 1, 2 lub 3a nie jest zarejestrowany w żadnym z państw członkowskich Unii Europejskiej, przekazuje się go właściwemu miejscowo naczelnikowi urzędu celnego w celu uregulowania jego sytuacji zgodnie z przepisami prawa celnego.”;
- 10) po ust. 10e dodaje się ust. 10ea w brzmieniu:
„10ea. Jeżeli sąd odmówi orzeczenia przypadku pojazdu na rzecz powiatu ze względu na bezzasadność jego usunięcia lub ze względu na sprzeczność przypadku z zasadami współzycia społecznego pojazd jest niezwłocznie zwracany właścicielowi, a koszty usunięcia i przechowywania tego pojazdu ponoszą:
1) w przypadku bezzasadnego usunięcia – podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu;
2) w przypadku sprzeczności przypadku z zasadami współzycia społecznego – Skarb Państwa reprezentowany przez wojewodę.”;
- 11) uchyla się ust. 10f;
- 12) ust. 10h otrzymuje brzmienie:

„10h. Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem i oszacowaniem wartości pojazdu powstałe od dnia wydania dyspozycji jego usunięcia do dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przypadku pojazdu na rzecz powiatu ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu. Decyzję o zapłacie tych kosztów wydaje starosta:

- 1) po uprawomocnieniu się orzeczenia sądu o przypadku pojazdu na rzecz powiatu;
 - 2) w przypadku, o którym mowa w ust. 2a, jeżeli powstałe koszty nie zostały uiszczone przez osobę zobowiązaną w terminie, o którym mowa w ust. 2b.”;
- 13) po ust. 10h dodaje się ust. 10ha w brzmieniu:

„10ha. Koszty związane z przechowywaniem pojazdu powstałe po upływie terminu na złożenie wniosku, o którym mowa w ust. 10a, a przed złożeniem tego wniosku ponosi powiat.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 849 oraz z 2015 r. poz. 528 i 699) w art. 12 w ust. 1 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) pojazdy, które stały się własnością powiatu w trybie art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) – do czasu ich zarejestrowania.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 i z 2014 r. poz. 827) w art. 23 po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy powiatu, który stał się właścicielem pojazdu w trybie art. 130a ust. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o ile pojazd nie został wprowadzony do ruchu.”.

Art. 4. Koszty, o których mowa w art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2010 r. Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466), ponosi Skarb Państwa reprezentowany przez właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970 oraz z 2015 r. poz. 211, 541 i 591.

UZASADNIENIE

1. Wyjaśnienie potrzeby i celu ustawy

Podstawowym celem projektu ustawy jest doprecyzowanie przepisów regulujących postępowanie z pojazdami usuniętymi z dróg na podstawie art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Projekt w zasadniczej części realizuje wnioski *de lege ferenda* wynikające z kontroli Najwyższej Izby Kontroli (dalej NIK) nr P/13/165 zawarte w Informacji o wynikach kontroli, opublikowanej przez NIK w grudniu 2013 r., nt. „Usuwania przez powiaty pojazdów i prowadzenia parkingów strzeżonych dla tych pojazdów”.

Celem kontroli przeprowadzonej przez NIK było dokonanie oceny realizacji zadań własnych powiatów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg na podstawie art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zadania te zostały nałożone na powiaty na podstawie przepisów ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466).

Kontroli poddano w szczególności postępowanie w stosunku do pojazdów nieodebranych przez ich właścicieli z parkingów w określonym w ustawie terminie, w tym wnioskowanie do sądu o orzeczenie ich przypadku na rzecz powiatu, wykonywanie postanowień sądów, jak też wydawanie przez starostów decyzji o zapłacie przez właściciela pojazdu kosztów związanych z usunięciem pojazdu z drogi, jego przechowywaniem, oszacowaniem wartości, sprzedażą lub zniszczeniem.

NIK ocenił negatywnie podejmowanie działań przez objęte kontrolą podmioty. Stwierdzone nieprawidłowości, polegające na naruszaniu obowiązujących przepisów, jak również braku rzetelności w podejmowanych działaniach, dotyczyły w szczególności wyznaczania podmiotów usuwających i przechowujących pojazdy, kierowania do sądu wniosków o orzeczenie przypadku pojazdu na rzecz powiatu, jak również ustalania wysokości kosztów związanych z usunięciem pojazdu z drogi, jego przechowywaniem, oszacowaniem wartości, sprzedażą lub zniszczeniem.

Nieprawidłowości występujące w działalności kontrolowanych jednostek skutkowały przede wszystkim nieuzasadnionym wzrostem kosztów przechowywania pojazdów

usuniętych z drogi na parkingu strzeżonym, którymi w całości obciążani byli właściciele pojazdów w dniu ich usunięcia z drogi.

W związku z powyższym NIK wysunął postulat wprowadzenia rozwiązań ustawowych mających na celu ochronę uzasadnionych interesów poprzednich właścicieli pojazdów przed negatywnymi skutkami zaniechań organów władzy publicznej. W ocenie NIK zasadnym jest, aby właściciel pojazdu usuniętego z drogi ponosił koszty jego przechowywania na parkingu strzeżonym, jednakże granice tej odpowiedzialności powinny zostać tak wyznaczone, aby uwzględniały zarówno interes społeczny, jak również uzasadniony interes osób bezpośrednio zainteresowanych. W ocenie NIK wątpliwości budzi sytuacja, w której właściciel nieodebranego z parkingu pojazdu, nie mając realnego wpływu na postępowanie organów władzy publicznej, jest obciążany kosztami, których wysokość codziennie rośnie wskutek przewlekłości takiego postępowania. Ustalenia kontroli wskazują, że przypadki takiej przewlekłości, zarówno na etapie wnioskowania do sądu o stwierdzenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu, jak również przy wykonywaniu takich orzeczeń są bardzo częste. Jednocześnie NIK zwrócił uwagę, że powiat nie ponosi skutków własnej opieszałości bowiem w myśl art. 130a ust. 10h ustawy – Prawo o ruchu drogowym kosztami usunięcia, przechowywania, oszacowania, sprzedaży lub zniszczenia pojazdu, od momentu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu do zakończenia postępowania, w całości obciążana jest osoba będąca właścicielem pojazdu w dniu wydania dyspozycji jego usunięcia z drogi.

NIK w Informacji o wynikach kontroli wskazał również na celowość wprowadzenia zmian legislacyjnych polegających na zobowiązaniu podmiotu wydającego dyspozycję usunięcia pojazdu do niezwłocznego przedstawienia właściwemu staroście powiadomienia o usunięciu pojazdu z drogi. Brak regulacji w tym zakresie powoduje, że starosta dowiaduje się o tym, że dany pojazd został usunięty z drogi dopiero wtedy, gdy właściciel takiego pojazdu – w celu odbioru pojazdu z parkingu – dokonuje opłaty za usunięcie pojazdu oraz jego przechowywanie na parkingu strzeżonym, lub po otrzymanej informacji od podmiotu prowadzącego taki parking, że pojazd usunięty z drogi nie został odebrany przez jego właściciela. W praktyce oznacza to, że w przypadku jeżeli właściciel nie zamierza odebrać pojazdu z parkingu, starosta przez okres 3 miesięcy nie posiada wiedzy o tym, że pojazd został usunięty z drogi znajdującej się na terenie powiatu i umieszczony na parkingu wyznaczonym przez starostę.

W trakcie prac senackich zdecydowano o poszerzeniu projektu o zmiany mające na celu rozwiązanie również innych problemów pojawiających się na gruncie przepisów dotyczących usuwania i przechowywania pojazdów oraz doprecyzowanie przepisów budzących wątpliwości interpretacyjne. Potrzeba wprowadzenia rozwiązań ustawowych wykraczających poza propozycje wynikające z Informacji o wynikach kontroli NIK została zasygnalizowana w opiniach przedstawionych przez Związek Powiatów Polskich, Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Ministra Finansów.

2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana i różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W praktyce stosowania art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojawiają się problemy związane z usuwaniem z dróg pojazdów powypadkowych, bądź które uległy awarii. Jak wskazuje Związek Powiatów Polskich, niejednokrotnie wydawane są dyspozycje usunięcia pojazdu powypadkowego, przy czym koszt takiej operacji jest często znacznie wyższy niż maksymalna opłata możliwa do pobrania od właściciela pojazdu, o której mowa w art. 130a ust. 6a. W związku z powyższym proponuje się uzupełnienie ustawy o przepis szczególnie (art. 130a ust. 3a), który określi przesłanki usunięcia z drogi pojazdu, który uczestniczył w wypadku drogowym, albo który uległ awarii. Zgodnie z tym przepisem usunięcie z drogi pojazdu powypadkowego będzie możliwe w przypadku jeżeli pojazd taki będzie pozostawiony w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu, albo jego stan techniczny zagrażać będzie bezpieczeństwu ruchu drogowego, powodować uszkodzenie drogi albo naruszać wymagania ochrony środowiska, a osoba nim kierująca lub inna korzystająca z niego osoba nie będą w stanie zabezpieczyć pojazdu we własnym zakresie.

Konsekwencją dodania do art. 130a ust. 3a jest uzupełnienie odesłań sformułowanych w ust. 4 pkt 1, ust. 5c, ust. 10 i ust. 10b.

Jednocześnie projekt przewiduje uzupełnienie art. 130a o przepis ust. 6da, który wskazuje, że w przypadku jeżeli koszt usunięcia lub przechowywania pojazdu powypadkowego lub pojazdu, który uległ awarii, będzie wyższy niż opłata, o której mowa w ust. 6a, właściciel pojazdu będzie obowiązany do uiszczenia różnicy pomiędzy rzeczywistymi kosztami, a opłatą. Przy tym wysokość tych kosztów określi starosta w decyzji. Termin płatności należności ustalonych decyzją będzie wynosił 30 dni od dnia,

w którym decyzja ta stanie się ostateczna. Odpowiednie zastosowanie znajdą w tym przypadku przepisy art. 130a ust. 10j–10l.

Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami podmiot prowadzący parking strzeżony w przypadku nieodebrania przez właściciela pojazdu z parkingu w terminie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia z drogi, ma obowiązek powiadomić o tym fakcie starostę i podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu nie później niż 3 dnia od upływu tego terminu (art. 130a ust. 10g ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Starosta występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie przepadku pojazdu jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od jego usunięcia (art. 130a ust. 10). Przepis art. 130a ust. 10a stanowi jedynie, iż starosta nie może wystąpić z takim wnioskiem przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia właściciela. Brak jest natomiast przepisu wskazującego maksymalny termin na złożenie stosownego wniosku. Jedyne ograniczenia czasowe dla powiatu wynikają z przepisu art. 130a ust. 10k, który przewiduje, iż decyzji o zapłacie kosztów nie wydaje się, jeżeli od uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przepadku pojazdu upłynęło 5 lat oraz art. 35 Kodeksu postępowania administracyjnego, który określa terminy załatwiania spraw, jednakże obejmujące postępowanie od momentu sprzedaży lub zniszczenia pojazdu do wydania decyzji o zapłacie kosztów. Jednocześnie w myśl art. 130a ust. 10h kosztami usunięcia, przechowywania, oszacowania, sprzedaży lub zniszczenia pojazdu, od momentu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu do zakończenia postępowania, w całości obciążana jest osoba będąca właścicielem pojazdu w dniu wydania dyspozycji jego usunięcia z drogi.

Mając na uwadze powyższe, przedstawiony projekt ustawy przewiduje wprowadzenie do art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym obowiązku poinformowania starosty o fakcie usunięcia pojazdu przez podmiot wydający dyspozycję usunięcia pojazdu (ust. 4a pkt 4). Wprowadzenie tego obowiązku przyczyni się do usprawnienia przepływu informacji pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w postępowaniu związanym z usunięciem pojazdu z drogi, a w efekcie umożliwi szybsze podejmowanie przez starostów stosownych czynności w toku tego postępowania. Jednocześnie, ze względu na fakt, że zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846) ten sam podmiot jest zobowiązany do powiadomienia również

komendanta powiatowego Policji, właściciela pojazdu, bądź osoby dysponującej pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego, zaproponowano przeniesienie tych rozwiązań bezpośrednio do treści ustawy (dodawany do art. 130a ust. 4a).

Ponadto, w związku z faktycznym prowadzeniem przez komendanta Policji ewidencji usuniętych pojazdów, co wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych, niezbędne jest uregulowanie w ustawie również i tych kwestii. Dlatego też w projekcie proponuje się dodanie do art. 130a ust. 4c, który określa zakres danych gromadzonych w ewidencji usuniętych pojazdów.

Projekt przewiduje również uzupełnienie ustawy o przepis umożliwiający dokonanie usunięcia pojazdu nienormatywnego poprzez jego pilotowanie. W przypadkach określonych w art. 130a ust. 1 pkt 3 i ust. 1a usunięcie pojazdu w typowy sposób jest praktycznie niewykonalne, a z reguły stan techniczny pojazdu podlegającego usunięciu nie budzi zastrzeżeń, a więc pojazd ten może być przemieszczony przez jego dotychczasowego kierowcę. Jednocześnie istotne są koszty usunięcia takiego pojazdu. Niewątpliwie nakład pracy przy usunięciu ciężkiego pojazdu i koszt użycia w tym celu specjalistycznego sprzętu są znacznie większe niż zastosowanie np. samochodu osobowego do pilotowania usuwanego pojazdu. W związku z tym proponuje się dodanie do art. 130a ust. 4d.

Konsekwencją powyższej propozycji jest zmiana brzmienia art. 130a ust. 6a, określającego stawki opłat za usunięcie pojazdu oraz jego przechowywanie na parkingu, poprzez dodanie lit. h. Zgodnie z tym przepisem za pilotowanie pojazdu nienormatywnego pobierana będzie opłata w wysokości do 100 zł, zaś stawka za każdą dobę przechowywania takiego pojazdu na parkingu strzeżonym będzie uzależniona od jego masy.

Jednocześnie zdecydowano się na wyeliminowanie z ustawy regulacji określającej maksymalne stawki opłat za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne (art. 130a ust. 6a lit. g). Po pierwsze, należy zwrócić uwagę, że w dotychczas obowiązującym przepisie, tj. w lit. g w ust. 6a, określając wysokość opłaty za usunięcie takiego pojazdu nie różnicowano jej wysokości w zależności od masy pojazdu, co – w kontekście regulacji dotyczących opłat za usunięcie pojazdów nieprzewożących takich towarów – jest przejawem niekonsekwencji. Jeżeli usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne odbywa się na podstawie art. 130a ust. 1–3, a więc nie wynika ze stwierdzonych nieprawidłowości w przewozie takich towarów, powinno następować według tych samych reguł, które dotyczą

innych pojazdów, a więc i opłaty powinny być ustalane w sposób adekwatny, tj. zgodnie z ust. 6a lit. c–f.

Jeżeli podczas specjalistycznej kontroli w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych osoba kontrolująca stwierdzi nieprawidłowości związane z tym przewozem, podstawę usunięcia pojazdu stanowi art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem usunięty pojazd powinien być zdeponowany w miejscu umożliwiającym bezpieczne jego pozostawienie na koszt właściciela lub posiadacza środka transportu. Przede wszystkim powinien to być specjalistyczny parking, o którym mowa w art. 106 ust. 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Jednakże podmiot prowadzący ten parking nie musi funkcjonować w powiatowym systemie usuwania i parkowania pojazdów, uregulowanym w art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wobec braku dostatecznej liczby parkingów specjalistycznych (muszą one spełniać wymagania techniczne wyznaczone na wysokim poziomie), mogą to być również inne parkingi, jeżeli zapewnione będzie bezpieczeństwo, adekwatnie do stwierdzonych nieprawidłowości i związanego z tym zagrożenia. W praktyce są to parkingi należące do innych przewoźników dysponujących odpowiednimi placami, czy też parkingi położone np. na terenie zakładów chemicznych, o ile podmiot dysponujący nimi wyrazi zgodę na przyjęcie pojazdu przewożącego towar niebezpieczny i wykonywanie czynności zabezpieczających.

Z kolei zakres nieprawidłowości uzasadniających usunięcie pojazdu jest bardzo szeroki, co sprawia, że nakład pracy w związku z niezbędnymi czynnościami zabezpieczającymi nieprawidłowo przewożony towar niebezpieczny również jest bardzo zróżnicowany, a przy wykonywaniu tych czynności wymagana jest odpowiednia wiedza, umiejętności, a także specjalistyczny sprzęt.

Ponadto, zgodnie z art. 102 ust. 2 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych, usunięty i zdeponowany środek transportu może być zwrócony uprawnionej osobie po usunięciu nieprawidłowości i pokryciu kosztów związanych z jego usunięciem, postojem i czynnościami zabezpieczającymi.

W takim stanie prawnym w zakresie uiszczenia opłaty za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne z naruszeniem warunków tego przewozu istnieje nieracjonalny dualizm. Część kosztów ustala rada powiatu, w szczególności w formie opłaty za usunięcie pojazdu, niezależnie od jego masy i potrzeby wykonania innych czynności

przystosowujących taki pojazd do usunięcia, zaś pozostała część kosztów (postój, czynności zabezpieczające) jest ustalana głównie w drodze umowy.

W tym świetle wyznaczanie ustawowego limitu opłat dla wykonywania czynności, w ramach których nakład pracy i stosowane środki uzależnione są od wielu czynników, jest nieuzasadnione.

Zmiana w art. 130a ust. 5c ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu ujednoczenie terminologii w ramach ustawy. Dostosowano brzmienie ust. 5c do innych przepisów tj. ust. 6 i 6a, które posługują się określeniem „przechowywanie pojazdu”.

Zgodnie z art. 130a ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym rada powiatu jest obowiązana do corocznego ustalania wysokości opłat i kosztów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg i ich przechowywaniem. Rozwiązanie to prowadzi do konieczności corocznego podejmowania uchwały, nawet wówczas, gdy stawki opłat i kosztów mają pozostać na dotychczasowym poziomie. Ponadto formułowane są różne opinie co do konsekwencji nieuchwalenia takiej uchwały na dany rok. W związku z powyższym zaproponowano odstąpienie od konieczności corocznego podejmowania uchwały w sprawie wysokości opłat za usunięcie i przechowywanie pojazdu.

W projekcie sformułowano przepis przewidujący 45-dniowy termin na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu (art. 130a ust. 10a). Termin ten liczony będzie od upływu 3-miesięcznego terminu na odebranie pojazdu przez właściciela (art. 130a ust. 10) albo upływu 4 miesięcy – w przypadku jeżeli pomimo dołożenia należytej staranności nie ustalono właściciela pojazdu ani osoby uprawnionej do jego odbioru (art. 130a ust. 10d). Przepis ten ma na celu zmobilizowanie starostów do składania stosownych wniosków do sądu w określonym ustawowo terminie. Jednocześnie dodano regulację ust. 10ha, w myśl której koszty przechowywania pojazdu powstałe po upływie terminu na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przepadku, aż do momentu złożenia takiego wniosku, będą obciążać powiat, a nie właściciela pojazdu. Regulacja ta ma na celu zminimalizowanie negatywnych konsekwencji dla właściciela pojazdu, polegających na obowiązku ponoszenia kosztów powstałych wskutek przewlekłego działania organu.

W świetle dotychczasowego brzmienia art. 130a ust. 10h ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest jednoznaczne, czy starosta jest obowiązany wydać decyzję o zapłacie kosztów wyłącznie w przypadku wystąpienia wszystkich elementów określonych w zdaniu

pierwszym, a więc gdy usunięcie pojazdu zakończyło się jego przewłaszczeniem, czy również w przypadku, o którym mowa w ust. 2a, a więc gdy odstąpiono od usunięcia pojazdu (np. gdy po wydaniu dyspozycji usunięcia pojazdu, ale przed jej sfinalizowaniem, pojawił się właściciel nieprawidłowo zaparkowanego pojazdu). Wątpliwości interpretacyjne w tym zakresie pojawiają się również w odniesieniu do standardowej sytuacji, tj. gdy pojazd usunięto z drogi i został on odebrany z parkingu przez właściciela (uprawnioną osobę). W szczególności rodzi się pytanie czy przepisy ust. 5c i 7, uzależniające wydanie pojazdu od wniesienia odpowiedniej opłaty (za usunięcie i parkowanie pojazdu), w wystarczająco czytelny sposób zwalniają starostę z obowiązku wydania decyzji o kosztach usunięcia i przechowywania pojazdu, o której mowa w ust. 10h. Nie można bowiem pominąć, że w myśl ust. 1–2 usunięcie pojazdu odbywa się na koszt właściciela, a nie za ponoszoną przez niego opłatą. W związku z powyższym projekt modyfikuje brzmienie ust. 10h wskazując, że koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem i oszacowaniem wartości pojazdu powstałe od dnia wydania dyspozycji jego usunięcia do dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przypadku pojazdu na rzecz powiatu ponosić będzie osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu. Decyzję o zapłacie tych kosztów będzie wydawał starosta po uprawomocnieniu się orzeczenia sądu o przypadku. Koszty powstałe po uprawomocnieniu się orzeczenia o przypadku (w szczególności związane ze sprzedażą lub zniszczeniem pojazdu) będą obciążać nowego właściciela tj. powiat.

Starosta będzie również wydawał decyzję o zapłacie kosztów w przypadku, o którym mowa w art. 130a ust. 2a (w sytuacji odstąpienia od usunięcia pojazdu), jeżeli powstałe koszty nie zostaną uiszczone przez właściciela lub osobę uprawnioną do dysponowania pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego w terminie 7 dni od dnia wydania dyspozycji usunięcia pojazdu. Termin na uregulowanie kosztów powstałych w związku z wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu został wskazany w dodawanym ust. 2b.

Zgodnie z art. 130a ust. 10e sąd w sprawie o przepadek pojazdu na rzecz powiatu ustala w szczególności czy usunięcie pojazdu było zasadne, czy w poszukiwaniu osoby uprawnionej do odbioru dołożono należytej staranności oraz czy orzeczenie przypadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego. O ile odmowa orzeczenia przypadku z powodu niedołożenia należytej staranności w poszukiwaniu osoby uprawnionej nie ma charakteru nieusuwalnego (można podjąć zaniechane działanie), to odmiennie przedstawia się sytuacja w pozostałych dwóch przypadkach. W związku z tym, że aktualnie obowiązujące

przepisy nie określają ani sposobu postępowania, ani podmiotu zobowiązanego do pokrycia kosztów usunięcia i przechowywania pojazdu w takich przypadkach uznano, że należy uzupełnić zidentyfikowaną lukę prawną. W ocenie projektodawców, w przypadku stwierdzenia przez sąd, że usunięcie pojazdu nie było zasadne, koszty usunięcia i przechowywania pojazdu powinny obciążać podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu. W przypadku stwierdzenia, że orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu stałoby w sprzeczności z zasadami współzycia społecznego kosztami powinien być obciążony Skarb Państwa reprezentowany przez wojewodę. Kwestie te zostały uregulowane w dodawanym do art. 130a ust. 10ea.

Projekt przewiduje ponadto uchylenie art. 130a ust. 10f, regulującego wykonanie orzeczenia sądu o przepadku pojazdu. Należy zauważyć, że przepisem tym ustawodawca narzucił staroście sposób postępowania z pojazdem, który stał się własnością powiatu, a więc jego mieniem. Przepis ten stoi w sprzeczności z art. 32 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.), który to przepis kompetencje w zakresie gospodarowania mieniem powiatu nadaje zarządowi powiatu. Regulacja ta wywołuje wątpliwości interpretacyjne w ustaleniu, które przepisy mają zastosowanie jako normy szczególne: przepisy ustawy o recyklingu pojazdów lub ustawy o odpadach, czy też przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazujące tryb egzekucyjny dla zagospodarowania mienia powiatu jakim jest przewłaszczony pojazd. Należy mieć przy tym na względzie, że zazwyczaj pojazdy, których właściciele nie odbierają z parkingu, mają znikomą wartość użytkową, a częstokroć są to wraki pojazdów rozbitych w wypadkach drogowych, które w istocie są pojazdami wycofanymi z eksploatacji, a więc odpadami. Dotychczasowy przepis art. 130a ust. 10f zobowiązuje starostę do działania w trybie ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, co skutkuje tym, że nawet wrak pojazdu starosta powinien wystawić na licytację i dopiero wobec braku zainteresowania, poddać go utylizacji. Proponowane uchylenie art. 130a ust. 10f rozwiązuje zidentyfikowany powyżej problem. W ocenie projektodawców to zarząd powiatu powinien decydować jak postąpić z pojazdem, który stał się własnością powiatu.

W projekcie zawarto również regulację, która przewiduje zwolnienie powiatu z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC pojazdu, który stał się jego własnością w wyniku orzeczenia przez sąd przepadku pojazdu na rzecz tego powiatu. Jak wskazano powyżej, z reguły są to pojazdy bezużyteczne, które, poza nielicznymi wyjątkami, jako

pojazdy wycofane z eksploatacji są poddawane przetworzeniu i nie będą wprowadzane do ruchu. A zatem zawieranie umowy ubezpieczenia OC, w praktyce – na okres związany z przeprowadzeniem procedury przekazania pojazdu wycofanego z eksploatacji do przetworzenia – jest nieracjonalne i generuje dla powiatu nieuzasadnione koszty. W związku z tym niniejszy projekt wprowadza zmianę w art. 23 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 i z 2014 r. poz. 827). W myśl dodawanego do art. 23 ust. 1b obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC nie będzie dotyczył powiatu, który stał się właścicielem pojazdu na podstawie art. 130a ust. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o ile pojazd ten nie zostanie wprowadzony do ruchu.

Projekt zawiera również propozycję nowelizacji ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 849). Zmiana w art. 12 ust. 1 zmierza do zwolnienia od podatku od środków transportowych pojazdów, które stały się własnością powiatu w trybie art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w przypadku jeżeli takie pojazdy nie zostaną wprowadzone do ruchu.

Projektodawcy dostrzegli również konieczność doprecyzowania art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2010 r. Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466), poprzez wskazanie *statio fisci* Skarbu Państwa zobowiązanej do pokrycia kosztów przechowywania pojazdów, o których mowa w tym przepisie. Brak wskazania właściwej jednostki organizacyjnej Skarbu Państwa zobowiązanej do ich wypłaty stanowi lukę prawną, która uniemożliwia zadośćuczynienie zobowiązaniu do pokrycia kosztów przechowywania pojazdów, nałożonemu na Skarb Państwa nowelą z dnia 22 lipca 2010 r. W myśl projektowanego art. 4, koszty wskazane w art. 13 noweli z dnia 22 lipca 2010 r. powinien ponieść Skarb Państwa reprezentowany przez właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego.

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia. W ocenie projektodawców jest to wystarczający czas na zapoznanie się adresatów z nowymi rozwiązaniami ustawowymi i przygotowanie się do ich stosowania.

3. Skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne projektowanej ustawy

Projekt przyczyni się do wyjaśnienia problemów interpretacyjnych jakie wiążą się ze stosowaniem art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz uzupełni luki prawne, wskazane w szczególności przez Związek Powiatów Polskich.

Doprecyzowane zostaną kwestie usuwania z dróg pojazdów powypadkowych i tych, które uległy awarii.

Ponadto projekt wyeliminuje obowiązek corocznego podejmowania przez radę powiatu uchwały ustalającej wysokość opłat za usunięcie i przechowywanie pojazdu usuniętego z drogi.

Nadto uregulowana zostanie kwestia ponoszenia kosztów usunięcia i przechowywania pojazdów w sytuacji, w której sąd odmówi orzeczenia przepadku pojazdu na rzecz powiatu ze względu na bezzasadność usunięcia pojazdu albo w przypadku sprzeczności przepadku z zasadami współżycia społecznego.

Wprowadzenie projektowanych rozwiązań ustawowych przyczyni się również do poprawy sytuacji właścicieli pojazdów nieodebranych z parkingu, którzy w aktualnie obowiązującym stanie prawnym, nie mając realnego wpływu na postępowanie organów władzy publicznej (starostów), są obciążani kosztami przechowywania pojazdów, których wysokość codziennie rośnie wskutek przewlekłości postępowania tych organów. Projekt, nakładając na podmiot wydający dyspozycję usunięcia pojazdu obowiązek niezwłocznego przedstawienia właściwemu staroście powiadomienia o usunięciu pojazdu z drogi, a także wskazując ustawowy termin 45 dni na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu, przyczyni się do przyspieszenia procedury oraz zmniejszenia kosztów, które obecnie w całości ponoszą właściciele pojazdów.

Projektowane regulacje zwolnią powiaty z nieracjonalnego obowiązku ponoszenia podatku od środków transportowych oraz zawierania umów ubezpieczenia OC pojazdów, które stały się ich własnością w wyniku orzeczenia przez sąd przepadku, w sytuacji, w której pojazdy takie nie zostaną wprowadzone do ruchu. Projektowane przepisy przyczynią się do zminimalizowania nieuzasadnionych kosztów, które w aktualnie obowiązującym stanie prawnym są ponoszone przez powiaty.

Rozwiązany zostanie również problem braku wskazania *statio fisci* Skarbu Państwa zobowiązanej do pokrycia kosztów przechowywania pojazdów, o których mowa w art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ustawy wywołuje skutki finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego i budżetu państwa.

Projekt przewiduje możliwość usunięcia z drogi pojazdu, który uczestniczył w wypadku drogowym albo nastąpiła jego awaria i który utrudnia ruch, powoduje uszkodzenie drogi, narusza wymagania ochrony środowiska lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu – o ile właściciel lub inna korzystająca z pojazdu osoba nie będzie w stanie zabezpieczyć pojazdu we własnym zakresie (art. 130a ust. 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Będzie się to co prawda wiązało z koniecznością zapłaty przez starostę wynagrodzenia podmiotowi usuwającemu pojazd, jednakże projekt przewiduje, że koszty te zostaną pokryte przez właściciela pojazdu (art. 130a ust. 6da ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Można zatem przyjąć, że w tym zakresie nie wystąpią negatywne skutki finansowe dla budżetów powiatów – tym bardziej, że już w tej chwili zdarzają się sytuacje, w których pojazdy powypadkowe są w trybie art. 130a usuwane i to bez możliwości odzyskania zwiększonych kosztów.

Zgodnie z projektowanym art. 130a ust. 10ea ustawy – Prawo o ruchu drogowym w przypadku odmowy orzeczenia przez sąd przepadku pojazdu ze względu na bezzasadność decyzji o jego usunięciu, kosztami usunięcia i przechowywania pojazdu będzie obciążony podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu. Zaś w przypadku odmowy orzeczenia przepadku ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego koszty usunięcia i przechowywania pojazdu ponosić będzie Skarb Państwa, reprezentowany przez wojewodę.

Nie jest możliwe oszacowanie kosztów dla podmiotów, które wydały błędnie dyspozycję usunięcia pojazdu. Koszty te wystąpią bowiem jedynie w przypadku popełnienia błędu przez policjanta, strażnika gminnego lub osobę dowodzącą akcją ratowniczą. Aktualnie sytuacje takie zdarzają się sporadycznie. Należy przyjąć, że po wprowadzeniu odpowiedzialności za bezzasadne usunięcie pojazdu, liczba takich przypadków jeszcze zmaleje.

W dotychczasowej praktyce ilość wyroków sądowych odmawiających orzeczenia przepadku pojazdu na rzecz powiatu ze względu na zasady współżycia społecznego była

niewielka. Szacunkowe dane zebrane na reprezentatywnej próbie powiatów przez Związek Powiatów Polskich wskazują, że w skali kraju nie będzie to więcej niż 10 przypadków rocznie. Przyjmując, że dotyczy to przede wszystkim pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 t i zakładając, że koszty pokrywałyby się z maksymalnymi stawkami opłat za usunięcie pojazdu z drogi i jego parkowanie na parkingu, w każdym z przypadków konieczna byłaby do uiszczenia kwota ok. 4 tys. zł. Łączne skutki finansowe należy szacować zatem na 40 tys. zł rocznie. Źródłem finansowania tych kosztów mogłyby być środki przeznaczone na pomoc społeczną. Zasady współżycia społecznego przemawiające przeciwko orzeczeniu przepadku pojazdu to zazwyczaj brak środków finansowych na pokrycie kosztów usunięcia i parkowania pojazdu przez osobę, która pojazdu tego z jakichś względów potrzebuje.

W myśl projektowanych przepisów (art. 130a ust. 10ha ustawy – Prawo o ruchu drogowym) powiaty będą ponosić koszty przechowywania pojazdu na parkingu strzeżonym powstałe po upływie terminu na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przepadku, do czasu złożenia takiego wniosku. Zakłada się, że rozwiązanie to będzie neutralne dla budżetu powiatów. Skłoni bowiem powiaty do terminowego składania wniosków do sądu, co ustrzeże je przed koniecznością pokrywania takich kosztów.

Projekt w art. 4 wskazuje właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego jako właściwą *statio fisci* Skarbu Państwa do uregulowania kosztów przechowywania pojazdów usuniętych z dróg pod rządami „starych” przepisów. Należy jednak zauważyć, że obowiązek uiszczenia tych kosztów ciąży już na Skarbie Państwa (wynikał z art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw), zaś przedstawiony projekt precyzuje jedynie aspekt proceduralny tej czynności. Jedynie pomocniczo, na podstawie danych przedstawionych przez Związek Powiatów Polskich, można wskazać, że szacunkowa liczba pojazdów, które zostały usunięte z dróg między 12 grudnia 2008 r., a 3 marca 2010 r. wynosi ok. 3,3 tys. pojazdów, zaś przeciętny koszt w przeliczeniu na jeden pojazd można oszacować na ok. 4 tys. zł. Łączne skutki finansowe z tego tytułu mogą wynosić ok. 13,2 mln zł.

4. Konsultacje

Projekt, w pierwotnej wersji (druk senacki nr 740), został przekazany do zaopiniowania następującym podmiotom: Ministrowi Spraw Wewnętrznych, Ministrowi Rozwoju

i Infrastruktury, Ministrowi Sprawiedliwości, Ministrowi Finansów, Najwyższej Izbie Kontroli, Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa, Sądowi Najwyższemu, Naczelnemu Sądowi Administracyjnemu, Krajowej Radzie Radców Prawnych, Naczelnej Radzie Adwokackiej, Krajowej Radzie Notarialnej, Związkowi Miast Polskich, Fundacji Unii Metropolii Polskich oraz Związkowi Powiatów Polskich.

Sąd Najwyższy oraz Prokuratura Generalna Skarbu Państwa nie zgłosili uwag do projektu.

Minister Infrastruktury i Rozwoju poinformował, że nie jest organem właściwym do zaopiniowania przedstawionych rozwiązań.

Uwagi i opinie przekazały następujące podmioty: Związek Powiatów Polskich, Minister Spraw Wewnętrznych oraz Minister Finansów.

Związek Powiatów Polskich odniósł się pozytywnie do zaproponowanych rozwiązań, jednocześnie wskazał, że wnioski sformułowane przez NIK w Informacji o wynikach kontroli nie wyczerpują katalogu problemów istniejących na gruncie przepisów dotyczących usuwania i przechowywania pojazdów i wnioskował o rozważenie poszerzenia zakresu projektu o następujące zagadnienia:

- 1) uregulowanie kwestii kosztów związanych z usunięciem z drogi pojazdu powypadkowego; Związek wskazał, że koszty usunięcia pojazdu powypadkowego są bardzo często znacznie wyższe niż maksymalna opłata możliwa do pobrania od właściciela pojazdu;
- 2) zniesienie obowiązku corocznego ustalania przez radę powiatu wysokości opłat i kosztów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg i ich przechowywaniem; rozwiązanie przewidziane w aktualnie obowiązujących przepisach prowadzi do konieczności corocznego podejmowania uchwały, nawet wówczas, gdy stawki opłat i kosztów mają pozostać na dotychczasowym poziomie;
- 3) rezygnacji z obowiązku stosowania do wykonania orzeczenia sądu o przypadku pojazdu na rzecz powiatu przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji – jak podkreślił Związek, to nie ustawa określa tryb wykonania takiego orzeczenia lecz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 lutego 2011 r. w sprawie rozciągnięcia stosowania przepisów ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, wydane na podstawie art. 174 ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Zgodnie z tym rozporządzeniem do wykonania orzeczenia o przypadku pojazdu stosuje się

przepisy dotyczące egzekucji należności pieniężnych z ruchomości (dział II rozdział 6 ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji). W opinii Związku wskazano w szczególności, że przepis art. 174 ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji upoważnia do wydania rozporządzenia w celu innym niż wykonanie ustawy, to zaś jest niezgodne z art. 92 ust. 1 Konstytucji. Ponadto przepisy, które mają znaleźć zastosowanie do wykonania orzeczenia o przypadku, wskazane w rozporządzeniu, są w ocenie Związku nieadekwatne do sytuacji;

- 4) określenie sposobu postępowania i podmiotu obowiązane do pokrycia kosztów usunięcia i przechowywania pojazdu w przypadku jeżeli sąd odmówi orzeczenia przypadku pojazdu na rzecz powiatu z uwagi na niezasadność decyzji o usunięciu pojazdu z drogi albo ze względu na sprzeczność przypadku z zasadami współżycia społecznego; aktualnie obowiązujące przepisy nie regulują tej kwestii;
- 5) zwolnienie powiatu z obowiązku zawierania umowy ubezpieczenia OC pojazdu oraz uiszczania podatku od środków transportowych przez określony czas po uprawomocnieniu się orzeczenia sądu o przypadku pojazdu na rzecz powiatu. Jak wskazał Związek, w aktualnym stanie prawnym, obowiązki te ciążyą na powiecie nawet wówczas, gdy nie zamierza wprowadzać takiego pojazdu do ruchu np. ze względu na jego zły stan techniczny. Rozwiązanie takie przyczynia się do znacznego wzrostu kosztów wykonywania przekazanego powiatom zadania. Zdaniem Związku wskazane powyżej obowiązki powinny być realizowane dopiero wtedy, gdy powiat podejmie decyzję o dalszej eksploatacji pojazdu;
- 6) doprecyzowanie przepisów przejściowych ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Konieczność wprowadzenia zmian w przepisach przejściowych (art. 13) ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw została również zasygnalizowana w stanowisku Ministra Finansów. Minister wskazał, że brak określenia właściwej jednostki organizacyjnej Skarbu Państwa stanowi lukę prawną uniemożliwiającą zadośćuczynienie zobowiązaniu do pokrycia kosztów przechowywania pojazdów, nałożonemu na Skarb Państwa.

Z kolei Minister Spraw Wewnętrznych zaproponował uregulowanie w ustawie następujących kwestii:

- 1) terminu na uregulowanie kosztów, które powstały w związku z wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu z drogi, w sytuacji, gdy odstąpiono od usunięcia pojazdu; zaproponowano, aby koszty te były uiszczane w terminie 7 dni;
- 2) katalogu podmiotów, które podmiot wydający dyspozycję usunięcia pojazdu ma obowiązek powiadomić o fakcie wydania dyspozycji; aktualnie obowiązek ten wynika z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (z wyłączeniem obowiązku powiadomienia starosty);
- 3) prowadzenia ewidencji usuniętych pojazdów i określenia danych osobowych, jakie mogą być w niej gromadzone;
- 4) rezygnacji z określenia w ustawie maksymalnej stawki opłaty za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne;
- 5) umożliwienia usunięcia pojazdu nienormatywnego poprzez jego pilotowanie na parking strzeżony;
- 6) uchylecia przepisu art. 130a ust. 10f, który wskazuje starostę jako podmiot właściwy do wykonania orzeczenia sądu o przepadku pojazdu oraz przewiduje, że wykonanie orzeczenia następuje w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji;
- 7) doprecyzowania przepisów poprzez wskazanie w jakich sytuacjach starosta ma obowiązek wydać decyzję o zapłacie kosztów związanych z usunięciem i przechowywaniem pojazdu;
- 8) zwolnienia powiatu z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC pojazdu, który stał się jego własnością w wyniku orzeczenia przez sąd przepadku pojazdu na rzecz tego powiatu, o ile pojazd ten nie zostanie wprowadzony do ruchu.

Projekt przyjęty w pierwszym czytaniu uwzględnił większość przedstawionych uwag i propozycji.

Po pierwszym czytaniu, przeprowadzono ponowne konsultacje. Poza podmiotami, do których przesłano projekt w wersji pierwotnej, zwrócono się o opinię również do: Ministra Skarbu Państwa, Generalnego Inspektora Ochrony Danych Osobowych, Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, Polskiego Biura Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej oraz Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa.

Sąd Najwyższy, Naczelny Sąd Administracyjny, Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa oraz Minister Skarbu Państwa nie zgłosili uwag do projektu.

Minister Spraw Wewnętrznych poinformował, że propozycje rozwiązań zawarte w projekcie uznaje za uzasadnione.

Opinie i uwagi przedstawiły następujące podmioty: Najwyższa Izba Kontroli, Minister Finansów, Minister Sprawiedliwości, Minister Infrastruktury i Rozwoju, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny oraz Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa.

Najwyższa Izba Kontroli oceniła pozytywnie proponowane zmiany, wskazując jednocześnie na celowość rozważenia skrócenia terminów na wystąpienie przez starostę do sądu z wnioskiem o orzeczenie przepadku pojazdu, wynikających z projektowanego brzmienia art. 130a ust. 10a. Najwyższa Izba Kontroli wskazała również, że bardziej czytelne byłoby nadanie nowego brzmienia art. 130a, przy zachowaniu istoty wprowadzanych i obowiązujących regulacji.

Minister Finansów w swoim stanowisku stwierdził, że proponowane rozwiązania są uzasadnione i przyczynią się do usunięcia problemów związanych ze stosowaniem ustawy. Jednocześnie zwrócił uwagę, że pewne rozwiązania mogą budzić wątpliwości lub wymagają doprecyzowania. Minister zwrócił uwagę, że projekt nie wskazuje formy w jakiej powinno nastąpić powiadomienie o fakcie wydania dyspozycji usunięcia pojazdu podmiotów, o których mowa w projektowanym art. 130a ust. 4a. Ponadto, w opinii Ministra, wątpliwości budzi projektowany art. 130a ust. 10ea pkt 2, który przewiduje, że w przypadku odmowy orzeczenia przez sąd przepadku pojazdu na rzecz powiatu ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego, koszty usunięcia i przechowywania pojazdu obciążać będą wojewodę. W ocenie Ministra Finansów koszty te powinny być pokrywane przez powiat. Minister wskazał również, że zasadne byłoby przereformowanie przepisu art. 130a ust. 10h, bowiem, zdaniem Ministra, oszacowanie wartości pojazdu następuje zawsze po uprawomocnieniu się orzeczenia sądu o przepadku pojazdu na rzecz powiatu. Ponadto zaproponowano odstępnie od zmiany wskazanej w art. 3, przewidującej zwolnienie powiatu, który stanie się właścicielem pojazdu w związku z orzeczeniem przepadku pojazdu na jego rzecz, od obowiązku zawarcia umowy OC w przypadku jeżeli pojazd ten nie zostanie wprowadzony do ruchu. Zdaniem Ministra należałoby również doprecyzować art. 4 projektu poprzez wskazanie kryterium, na podstawie którego ustalana będzie właściwość miejscowa naczelnika urzędu skarbowego.

Minister Sprawiedliwości wskazał, że w związku z projektowanym przepisem art. 130a ust. 10ea określającym podmioty zobowiązane do pokrycia kosztów usunięcia i przechowywania pojazdu w sytuacji gdy sąd odmówi orzeczenia przepadku pojazdu ze względu na bezzasadność decyzji o usunięciu oraz ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego, może powstać problem. W przypadku jeżeli sąd zdecyduje o rozpoznaniu sprawy o przepadek na rozprawie i odmówi orzeczenia przepadku to zapadłe rozstrzygnięcie nie będzie zawierało uzasadnienia, o ile nie zostanie zgłoszony wniosek o jego sporządzenie. Treść orzeczenia nie przesądzi zatem, czy odmowa miała miejsce ze względu na bezzasadność usunięcia pojazdu, czy też ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego.

Minister Infrastruktury i Rozwoju zakwestionował rezygnację z określenia w ustawie maksymalnej stawki opłaty za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne (uchylenie art. 130a ust. 6a lit. g).

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, w odniesieniu do propozycji zwolnienia powiatu, który stał się właścicielem pojazdu na podstawie orzeczenia sądu o przepadku pojazdu na jego rzecz, z obowiązku zawarcia umowy OC, o ile powiat nie wprowadzi pojazdu do ruchu (art. 3 projektu), stwierdził, że lepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie stosownej zmiany w art. 78a ustawy – Prawo o ruchu drogowym i umożliwienie staroście dokonania czasowego wycofania z ruchu takiego pojazdu. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wskazał, że w takiej sytuacji umowa OC wprawdzie musiałaby być zawarta, ale zgodnie z art. 8 ust. 4 i 5 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, składka z tytułu tej umowy mogłaby zostać skalkulowana na minimalnym poziomie tj. 5% jej pełnej wartości.

Uwagi przedstawiło także Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa. Propozycje Stowarzyszenia zmierzały do:

- 1) wskazania, że koszty powstałe w przypadku odstąpienia od usunięcia pojazdu, o którym mowa w art. 130a ust. 2a, pokrywa się w chwili ich powstania, a nie jak przewiduje projekt w terminie 7 dni;
- 2) przesądzenia, że w przypadku jeżeli pojazd uczestniczy w wypadku drogowym albo nastąpiła jego awaria i zaistniały okoliczności, o których mowa w projektowanym art. 130a ust. 3a, to pojazd powinien być usuwany z drogi obligatoryjnie; ponadto

w takiej sytuacji o ile powstaną dodatkowe koszty przewyższające opłatę ustaloną zgodnie z art. 130a ust. 6a to właściciel pojazdu lub inna osoba uprawniona do odbioru pojazdu powinna uiszczać stosowną opłatę bezpośrednio dla podmiotu dokonującego usunięcia pojazdu lub przechowującego pojazd;

- 3) zmiany stawki opłaty za pilotowanie pojazdu nienormatywnego (art. 130a ust. 6a lit. h) – stawka powinna wynosić 50% stawki określonej odpowiednio w lit. d–f, a nie 100zł, jak wskazuje projekt, ponieważ kwota ta nie odpowiada wartości odpowiedzialnego wykonania powierzonego zadania pilotażu;
- 4) uzupełnienia projektu o przepis wskazujący, że dyspozycję usunięcia pojazdu realizuje podmiot posiadający aktualnie podpisaną umowę o świadczenie tego typu usług na terenie, na którym znajduje się pojazd przeznaczony do usunięcia;
- 5) wskazanie, w art. 130a ust. 10, że starosta powinien wystąpić do sądu z wnioskiem o orzeczenie przepadku jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel nie odbierze pojazdu w terminie 30 dni od dnia jego usunięcia, a nie jak przewiduje aktualnie obowiązująca ustawa, w terminie 3 miesięcy;
- 6) doprecyzowania art. 4 projektu poprzez wskazanie, że koszty, których dotyczy przepis powinny być wypłacane „według stawek obowiązujących w danym czasie, uchwalonych przez radę powiatu”;
- 7) jednoznacznego przesądzenia w ustawie, że pojazdy które nie posiadają obowiązkowego ubezpieczenia OC podczas kontroli drogowej były obligatoryjnie usuwane na parking starostwa.

Uwagi przedstawione po pierwszym czytaniu nie zostały uwzględnione w projekcie.

5. Oświadczenie o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 1 lipca 2015 r.

BAS-WAPEiM-1401/15

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej senackiego projektu
ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych
innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Andrzej Antoni
Matusiewicz)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Przedmiotem projektu ustawy jest nowelizacja ustaw z dnia: 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.; dalej jako: prd); 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 849, ze zm.); 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 i z 2014 r. poz. 827; dalej jako: ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Projektodawcy proponują wprowadzenie zmian do wskazanych powyżej ustaw mających na celu przede wszystkim doprecyzowanie przepisów regulujących postępowanie z pojazdami usuniętymi z dróg na podstawie art. 130a prd. Artykuł 130a prd dotyczy obligatoryjnych (określonych w ust. 1) oraz fakultatywnych (w ust. 2) przesłanek usunięcia pojazdów z drogi na koszt właściciela. Projekt ustawy określa m.in. zasady ponoszenia opłat za usuwanie pojazdów, sposoby usuwania oraz postępowania z pojazdami, które zostały usunięte, w tym orzekanie przepadku tych pojazdów na rzecz powiatów. W projektowanym art. 23 ust. 1b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych zaproponowano wprowadzenia zwolnienia dla powiatów, na rzecz których orzeczono przepadek, od obowiązku zawierania umów obowiązkowego

ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, jeśli pojazdy objęte przypadkiem nie zostały wprowadzone do ruchu.

Projektowana ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Wybrane zagadnienia dotyczące ubezpieczeń obowiązkowych posiadaczy pojazdów mechanicznych są uregulowane w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (dalej jako: „dyrektywa”). W art. 3 dyrektywy wskazano, że każde państwo członkowskie podejmuje wszelkie stosowne środki w celu zapewnienia objęcia ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej odnoszącej się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium.

Dyrektywa ustanawia obowiązek wprowadzenia do prawa krajowego ubezpieczenia, które dotyczy odpowiedzialności cywilnej za ruch pojazdów mechanicznych, co potwierdza motyw trzeci preambuły tego aktu, który stanowi, że każde państwo członkowskie powinno podjąć wszelkie użyteczne środki w celu zapewnienia, by odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych.

Tym samym należy przyjąć, że poza zakresem dyrektywy pozostają zagadnienia związane z ubezpieczeniem pojazdów, które nie zostały wprowadzone do ruchu.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Zagadnienia uregulowane w projektowanym art. 23 ust. 1 b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych nie są objęte zakresem regulacji dyrektyw.

4. Konkluzja

Przedmiot senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla

Warszawa, 1 lipca 2015 r.

BAS-WAPEiM-1402/15

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy senacki projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Andrzej Antoni Matusiewicz) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Przedmiotem projektu ustawy jest nowelizacja ustaw z dnia: 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zm.; dalej jako: prd); 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 849, ze zm.); 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 i z 2014 r. poz. 827; dalej jako: ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych).

Projektodawcy proponują wprowadzenie zmian do wskazanych powyżej ustaw mających na celu przede wszystkim doprecyzowanie przepisów regulujących postępowanie z pojazdami usuniętymi z dróg na podstawie art. 130a prd. Artykuł 130a prd dotyczy obowiązkowych (określonych w ust. 1) oraz fakultatywnych (w ust. 2) przesłanek usunięcia pojazdów z drogi na koszt właściciela. Projekt ustawy określa m.in. zasady ponoszenia opłat za usuwanie pojazdów, sposoby usuwania oraz postępowania z pojazdami, które zostały usunięte, w tym orzekanie przypadku tych pojazdów na rzecz powiatów. W projektowanym art. 23 ust. 1b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych zaproponowano wprowadzenia zwolnienia dla powiatów, na rzecz których orzeczono przepadek, od obowiązku zawierania umów obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów, jeśli pojazdy objęte przypadkiem nie zostały wprowadzone do ruchu.

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Senacki projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE i nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla



SZEF KANCELARII SENATU

Ewa Polkowska

SK-0401-M/15

Warszawa, dnia 18 czerwca 2015 r.

Szanowny Pan

SEKRETARIAT SZEFA KS

Lech Czapla

L.dz.

Data wpływu 18.06.2015

Szef Kancelarii Sejmu

Stanisław Paweł Mankowski

W związku z przesłaniem do Sejmu, podjętej przez Senat na 76. posiedzeniu uchwały z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (wraz z projektem tej ustawy), pragnę przekazać Panu Ministrowi stanowiska podmiotów zewnętrznych przesłane do Senatu w toku postępowania zmierzającego do wypracowania przedmiotowego projektu ustawy.

Stanowiska w sprawie projektu ustawy przedstawiły następujące podmioty:

- 1) Minister Finansów (pisma z dnia: 29 października 2014 r. oraz 28 maja 2015 r.),
- 2) Minister Infrastruktury i Rozwoju (pisma z dnia: 4 listopada 2014 r. oraz 28 maja 2015 r.),
- 3) Sąd Najwyższy,
- 4) Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa (pisma z dnia: 18 listopada 2014 r. oraz 22 maja 2015 r.),
- 5) Związek Powiatów Polskich,
- 6) Minister Spraw Wewnętrznych,
- 7) Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa (pisma z dnia: 30 kwietnia 2015 r. oraz 27 maja 2015 r.),
- 8) Najwyższa Izba Kontroli,
- 9) Minister Skarbu Państwa,
- 10) Minister Sprawiedliwości,
- 11) Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,
- 12) Naczelny Sąd Administracyjny.

Z wyrazami szacunku



Warszawa, dnia 29 października 2014 r.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER FINANSÓW

PG3/0310/31/NRS/14/118114/98426

Pani
Teresa Piotrowska
Minister Spraw Wewnętrznych

W załączeniu, przekazuję zgodnie z właściwością pismo z dnia 24 października 2014r. nr BPS/KU-034/740/4/14 Pana Piotra Zientarskiego Przewodniczącego Senackiej Komisji Ustawodawczej, zawierające prośbę o sporządzenie opinii dotyczącej senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy - *Prawo o ruchu drogowym* (druk senacki nr 740).

Przedmiotowy projekt dotyczy problematyki usuwania pojazdów na podstawie art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.). Celem projektu ustawy jest doprecyzowanie przepisów regulujących postępowanie z pojazdami usuniętymi i nieodebranymi z parkingów strzeżonych przez ich właścicieli w ustawowo określonym terminie.

Mając na względzie zakres przedmiotowej inicjatywy legislacyjnej, należy rozważyć możliwość jej uzupełnienia o wskazanie w art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy - *Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. Nr 152, poz. 1018), właściwej *statio fisci* Skarbu Państwa zobowiązanej do pokrycia kosztów przechowywania pojazdów które powstały w terminie od dnia 11 czerwca 2009 r. do dnia 4 września 2010 r., oraz trybu i sposobu ich wypłaty. Brak wskazania trybu i sposobu pokrycia kosztów oraz właściwej jednostki organizacyjnej Skarbu Państwa zobowiązanej do ich wypłaty, stanowi lukę prawną uniemożliwiającą zadośćuczynienie zobowiązaniu do pokrycia kosztów przechowywania pojazdów, nałożonemu na Skarb Państwa

Z upoważnienia Ministra Finansów
SEKRETARZ STANU

Janusz Cichoń

Do wiadomości:

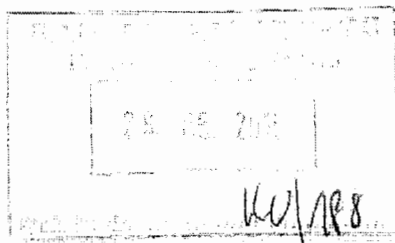
1. Pan Piotr Zientarski Przewodniczący Senackiej Komisji Ustawodawczej.



Warszawa, dnia 28 maja 2015r.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER FINANSÓW

PG3.021.24.2015



Pan
Piotr Zientarski
Przewodniczący Komisji
Ustawodawczej Senatu RP

W odpowiedzi na pismo z dnia 12 maja 2015r nr BPS/KU-034/740S/4./15 zawierające prośbę o sporządzenie opinii dotyczącej sprawozdania komisji o projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 740S) przedstawiam poniższe stanowisko.

Pragnę podkreślić, iż w mojej opinii zaproponowane w projekcie ustawy, rozwiązania zmierzające do ograniczenia kosztów ponoszonych przez właścicieli pojazdów usuniętych z drogi i przechowywanych na parkingu strzeżonym są uzasadnione. Należy w tym miejscu zauważyć, że właściciel usuniętego z drogi pojazdu nie ma wpływu na postępowanie organów władzy publicznej, które często staje się postępowaniem przewlekłym co powoduje narastające koszty obciążające właściciela z tytułu przedłużającego się okresu przechowywania pojazdu na parkingu strzeżonym.

W tym kierunku zmierza regulacja zawarta w art. 1 pkt 9 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, określająca 45-dniowy termin na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu. Po przekroczeniu tego terminu koszty przechowywania pojazdu na parkingu strzeżonym będą obciążać powiat, a nie właściciela pojazdu.

Moim zdaniem rozwiązania zaproponowane w ww. projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przyczynią się do usunięcia problemów powstałych w dotychczasowym okresie stosowania przepisów tej ustawy.

Niemniej jednak niektóre, szczegółowe rozwiązania przedstawione w projekcie mogą budzić wątpliwości, lub też wymagają doprecyzowania. Poniżej przedstawiam najważniejsze kwestie które moim zdaniem powinny zostać wyjaśnione:

1. W art. 1 pkt 4 projektu przewiduje się wprowadzenie obowiązku poinformowania, przez podmiot wydający dyspozycję usunięcia pojazdu, o tym fakcie starosty oraz

przeniesienie bezpośrednio do ustawy rozwiązań zawartych w § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846), tj. powiadomienia komendanta Policji, właściciela pojazdu, bądź osoby która dysponowała pojazdem. Należy jednak zaznaczyć, iż projekt nie wskazuje formy zawiadomienia właściciela pojazdu, bądź osoby która dysponowała pojazdem w chwili jego usunięcia (zgodnie z § 3 ust. 2 i 3 ww. rozporządzenia powiadomienie powinno mieć formę pisemną, jego wzór stanowi załącznik do rozporządzenia, a przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego o doręczeniach stosuje się odpowiednio).

2. Wątpliwości budzą powody nałożenia na wojewodów obowiązku ponoszenia kosztów (w imieniu Skarbu Państwa) usunięcia i przechowywania pojazdów w przypadku odmowy orzeczenia przepadku ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego (nowo projektowany przepis art. 130a ust. 10ea pkt 2 ustawy). Z jednej strony – w przypadku orzeczenia przez sąd przepadku pojazdu na rzecz powiatu – powiat uzyskuje daną wartość materialną, z drugiej strony – w przypadku odmiennego wyroku sądu – jednostka samorządu terytorialnego nie ponosi żadnych konsekwencji przedmiotowej decyzji. W mojej opinii uzasadnione jest zatem, aby to powiat był obciążany kosztami przechowywania pojazdów w sytuacji, gdy sąd uzna za niezgodne z zasadami współżycia społecznego orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu.
3. Zastrzeżenia budzi treść art. 1 pkt 12 projektu ustawy ustalającego nowe brzmienie art. 130a ust. 10h ustawy. Proponowany przepis przewiduje, że koszty związane z oszacowaniem wartości pojazdu powstałe od dnia wydania dyspozycji jego usunięcia do dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przepadku pojazdu na rzecz powiatu ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu. Pragnę zauważyć, że szacowanie wartości ruchomości nie następuje w okresie wskazanym w tym przepisie, lecz po wydaniu orzeczenia o przepadku pojazdu na rzecz powiatu. W związku z powyższym proponuję następujące brzmienie art. 130a ust. 10h zdanie pierwsze:

„Koszty związane z usuwaniem i przechowywaniem pojazdu powstałe od dnia wydania dyspozycji jego usunięcia do dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przepadku

pojazdu na rzecz powiatu oraz koszty związane z oszacowaniem wartości pojazdu ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu.”

4. W art. 3 projektu ustawy, proponuje się wprowadzenie zmiany do przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392, z późn. zm.). Przedmiotowa zmiana ma na celu zwolnienie powiatu z obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, w sytuacji gdy pojazd stał się własnością powiatu w wyniku orzeczenia przez sąd przepadku pojazdu na rzecz tego powiatu.

Mając powyższe na uwadze należy wskazać, iż powszechny ustawowy obowiązek zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia jakim jest, zgodnie z art. 4 pkt 1 ww. ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych /.../, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) posiadaczy pojazdów mechanicznych, uwarunkowany jest szczególną społeczną funkcją tego ubezpieczenia, jaką jest ochrona osób trzecich przed skutkami częstych, niekorzystnych zdarzeń powstałych wskutek ruchu pojazdów.

W związku z powyższą konstrukcją oraz celem jakiemu ma służyć przedmiotowe ubezpieczenie, obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych ciąży na wszystkich posiadaczach zarejestrowanych pojazdów mechanicznych. Przedmiotowy cel przesądza także o tym, iż w obecnych przepisach nie przewidziano możliwości odstąpienia od obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego OC komunikacyjnego, czy zwolnienia z obowiązku zawarcia tej umowy.

Kolejnym systemowym rozwiązaniem, które ma zapewnić ciągłość ubezpieczenia, jest powiązanie obowiązku zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych z rejestracją pojazdu.

Przedmiotowe powiązanie ubezpieczenia OC komunikacyjnego z rejestracją pojazdu zostało podyktowane zapewnieniem gwarancyjnego charakteru tego ubezpieczenia i koniecznością zapewnienia skuteczności ochrony osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych. Należy podkreślić, iż w przypadku wyrejestrowania pojazdu umowa ubezpieczenia OC komunikacyjnego ulega rozwiązaniu z mocy prawa.

Jednocześnie należy wskazać, iż pozostawienie, czy też unieruchomienie pojazdu na parkingu nie wyklucza sytuacji, w których mogłoby dojść do wystąpienia szkody.

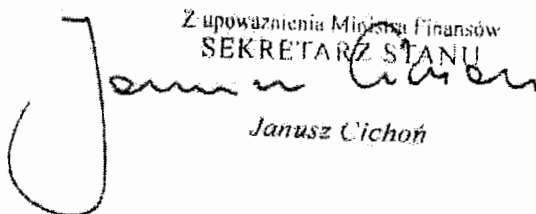
W odniesieniu do powyższej kwestii niezbędne jest także odniesienie się do uregulowań

UE dotyczących obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Przepis art. 3 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona) nakłada na każde Państwo Członkowskie obowiązek zastosowania wszelkich właściwych środków, aby zapewnić objęcie ubezpieczeniem OC z tytułu użytkowania pojazdów, których stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium. Za terytorium, na którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu uważa się zaś terytorium Państwa, którego tablicę rejestracyjną pojazd posiada.

W tym miejscu należy wskazać, iż obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia został skierowany do posiadacza pojazdu mechanicznego nie zaś jego właściciela. Należy podkreślić, iż w obecnym stanie prawnym, w wyniku sądowego orzeczenia o przypadku pojazdu na rzecz powiatu, powiat taki staje się posiadaczem przedmiotowego pojazdu, tj. obejmuje w faktyczne władztwo taki pojazd.

Podsumowując należy wskazać, iż mając na uwadze cel przedmiotowego ubezpieczenia, regulacje unijne oraz obecny kierunek orzecznictwa, powstaje uzasadniona wątpliwość co do zwolnienia powiatów z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, a tym samym proponuje się odstąpienie od zmiany wskazanej w art. 3 projektu ustawy.

5. Wątpliwości budzi także rozwiązanie przewidziane w art. 4 projektu ustawy który stanowi, że koszty o których mowa w art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2010 r. Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466), ponosi Skarb Państwa reprezentowany przez właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego. W mojej ocenie niezbędne jest określenie kryterium, na podstawie którego ustalana będzie właściwość miejscowa naczelnika urzędu skarbowego. Wątpliwości tych bowiem nie rozstrzyga art. 21 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267, z późn. zm.) regulujący właściwość miejscową organów administracji publicznej.

Z upoważnienia Ministra Finansów
SEKRETARZ STANU

Janusz Cichoń

Ku 481/14



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 04 listopada 2014 r.

DTD-I-073-48-TK/2014

NK: 236652/14

**Pan Senator
Piotr Zientarski
Przewodniczący
Komisji Ustawodawczej
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej**

Przewodniczący

Odpowiadając na pismo z dnia 24 października 2014 r. Nr BPS/KU-034/740/2/14, przekazujące do zaopiniowania komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740), przewidujący zmianę przepisów dotyczących postępowania z pojazdami usuniętymi z dróg, uprzejmie informuję, że z uwagi na tematykę proponowanych zmian, ich zaopiniowanie znajduje się poza zakresem kompetencji Ministra Infrastruktury i Rozwoju.

Jednocześnie należy nadmienić, że organem właściwym do zaopiniowania powyższych rozwiązań jest Minister Spraw Wewnętrznych, do którego należą sprawy ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym również kwestie uregulowane w art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137), związane z usuwaniem z dróg pojazdów pozostawionych w miejscu gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu.

Z posiedzenia

Do wiadomości:

1. Pani Teresa Piotrowska
Minister Spraw Wewnętrznych
2. Pan Michał Deskur
Sekretarz Stanu
Zastępca Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
(Dot. DKRM-4823-24(2)/14)

[Signature]
MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

KU 192/15



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 28 maja 2015 r.

DTD.II.220.5.2015.MK.1

NK: 140841/15

Pan
Piotr Zientarski
Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Przewodniczący,

w nawiązaniu do pisma nr BPS/KU-034/740S/2./15 z dnia 12 maja 2015 r., dotyczącego opinii w przedmiocie rozwiązań zaproponowanych w sprawozdaniu o projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740 S), zgłaszam następujące uwagi do treści przedmiotowego sprawozdania.

Zastrzeżenia budzi rezygnacja z określenia w ustawie maksymalnej stawki opłaty za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne.

Zgodnie z art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. nr 227 poz. 1367, z późn. zm.), w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości związanych z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, mających wpływ na bezpieczeństwo tego przewozu, osoba przeprowadzająca kontrolę podejmuje czynności zmierzające do usunięcia środka transportu wraz z ładunkiem i zdeponowania go w miejscu postojowym umożliwiającym bezpieczne jego pozostawienie na koszt właściciela lub posiadacza środka transportu. Pojazdy te powinny być usuwane z drogi na parkingi, które spełniają dodatkowe warunki techniczne, określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. poz. 1293). Z uwagi na powyższe, stawki za usunięcie pojazdów przewożących towary niebezpieczne powinny być wyższe niż te ustalone w art. 130a ust. 6a lit. c-f ustawy.

Należy również zaznaczyć, że wysokości stawek za usunięcie pojazdu z drogi i jego przechowywanie na parkingu strzeżonym, została określona w Obwieszczeniu Ministra Finansów z dnia 30 lipca 2014 r. w sprawie ogłoszenia obowiązujących w 2015 r. maksymalnych stawek opłat za usunięcie pojazdu z drogi i jego parkowanie na parkingu strzeżonym (M.P. 2014 poz. 632). Wejście w życie projektowanych zmian spowoduje niespójność przepisów.

Z poważaniem,

Kuc 507/14



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

BSA II-021-352/14

Warszawa, dnia 7 listopada 2014 r.

**Pan
Piotr ZIENTARSKI
Przewodniczący
Komisji Ustawodawczej
w Senacie Rzeczypospolitej Polskiej**

W odpowiedzi na pismo z dnia 24 października 2014 r., BPS/KU-034/740/8/14 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy nie zgłasza uwag do **projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740)**.

Z wyrazami szacunku

Prof. dr hab. Małgorzata GERSDORF

KUL 518/14



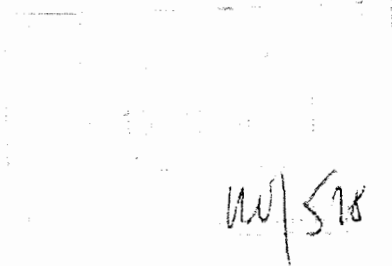
PROKURATORIA GENERALNA SKARBU PAŃSTWA

Główny Urząd Prokuratury Generalnej Skarbu Państwa

ul. Hoża 76/78, 00-682 Warszawa
tel.: (+48) 022 3923109; fax: (+48) 022 3923120

www.prokuratura.gov.pl
e-mail: kancelaria@prokuratura.gov.pl

KR-51-516/14/ZŚP
DOPL/658 114



Warszawa, dnia 18 listopada 2014 r.

**Pan Senator Piotr ZIENTARSKI
PRZEWODNICZĄCY
KOMISJI USTAWODAWCZEJ
SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

W nawiązaniu do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740/VIII), nadesłanego przy piśmie nr BPS/KU-034/740/6/14 z dnia 24 października 2014 r., uprzejmie informuję, że Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa nie zgłasza uwag do tego projektu.

KU 177/15



PROKURATORIA GENERALNA SKARBU PAŃSTWA

Główny Urząd Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa

ul. Hoża 76/78, 00-682 Warszawa
tel.: (+48) 022 3923109; fax: (+48) 022 3923120

www.prokuratoria.gov.pl
e-mail: kancelaria@prokuratoria.gov.pl

KR-51-215/15/ZŚP
DOPL/1712/15

Warszawa, dnia 22 maja 2015 r.

**Pan Senator Piotr ZIENTARSKI
PRZEWODNICZĄCY
KOMISJI USTAWODAWCZEJ
SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Senatorski Biuro Senacki

W nawiązaniu do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 740S/VIII), nadesłanego przy piśmie nr BPS/KU-034/740S/12/15 z dnia 12 maja 2015 r., uprzejmie informuję, że Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa nie zgłasza uwag do tego projektu.

Magdalena Jędrzejewska

M. Jędrzejewska
Prokurator Generalny



ZWIĄZEK POWIATÓW POLSKICH

ASSOCIATION OF POLISH COUNTIES

(member of Council of European Municipalities and Regions)

Pałac Kultury i Nauki, XXVII piętro, 00-901 Warszawa 134,
Plac Defilad 1, skr. pocztowa 7, tel. (22) 656 63 34, fax. (22) 656 63 33

Adres do korespondencji: 33-300 Nowy Sącz 1, skr. pocztowa 119, tel. (18) 477 86 00,
fax. (18) 477 86 11, e-mail: zpp@zpp.pl, biuro@powiatypolskie.pl, www.zpp.pl

PREZES ZARZĄDU

Marek Trams
POWIAT POLKOWICKI

WICEPREZESI ZARZĄDU

Robert Godek
POWIAT STRZYŻÓWSKI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI
Marzena Kempłńska
POWIAT ŚWIECKI

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI /woj. ŚLĄSKIE/

Zenon Rodzik
POWIAT OPOLSKI /woj. LUBELSKIE/

CZŁONKOWIE ZARZĄDU

Cezary Gabrięczyk
POWIAT ŁĄSKI

Edmund Kaczmarek
POWIAT JĘDRZEJÓWSKI

Józef Kozina
POWIAT GŁUBCZYCKI

Piotr Lech
POWIAT MILICKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECIŃSKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZEŃSKI

Ewa Masny-Askanas
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Mirosław Pampuch
POWIAT OLSZTYŃSKI

Józef Reszke
POWIAT WEJHEROWSKI

Elżbieta Smolińska
POWIAT PRUSZKOWSKI

Sławomir Snański
POWIAT BIELSKI /woj. PODLASKIE/

Wacław Strażewicz
POWIAT GIZYCKI

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

Zenon Szczepankowski
POWIAT PRZASNYSKI

Józef Tomal
POWIAT MYŚLENICKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Michał Karalus
POWIAT PŁZSZEWSKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

CZŁONKOWIE

Włodzimierz Brodiuk
POWIAT OSTRODZKI

Józef Jodłowski
POWIAT RZESZÓWSKI

Zdzisław Kalamaga
POWIAT OSTROWIECKI

Ryszard Kurp
POWIAT WOLSZTYŃSKI

Szczepan Orlakowski
POWIAT SUWAŃSKI

Zygmunt Worsa
POWIAT ŚWIDNICKI

Robert Zakrzewski
POWIAT RADOMSZCZAŃSKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/228/14

Warszawa, 24 listopada 2014 roku



Komisja Ustawodawcza
Senat Rzeczypospolitej Polskiej

W odpowiedzi na pismo z 24 października 2014 roku, sygn. BPS/KU-034/740/13/14 w przedmiocie wyrażenia opinii o projekcie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740) informuję, że Związek Powiatów Polskich przedmiotowy projekt

**opiniuje pozytywnie z uwagami
oraz
wnosi o poszerzenie zakresu projektu.**

Uzasadnienie

Przedłożony do oceny projekt ustawy stanowi pokłosie wyników kontroli Najwyższej Izby Kontroli nr P/13/165 dotyczącej usuwania przez powiaty pojazdów i prowadzenia parkingów strzeżonych dla tych pojazdów. W związku z negatywną oceną kontrolowanej działalności NIK wysunął postulaty wprowadzenia rozwiązań ustawowych mających na celu ochronę uzasadnionych interesów poprzednich właścicieli pojazdów przed negatywnymi skutkami zaniedbań organów władzy publicznej oraz zobowiązania podmiotu wydającego dyspozycje usunięcia pojazdu do niezwłocznego przedstawiania właściwemu staroście powiadomienia o usunięciu pojazdu z drogi. Postulaty te realizuje przedłożony projekt. Obejmuje on cztery zmiany:

- 1) nałożenie na podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu obowiązku poinformowania o tym fakcie właściwego starosty (art. 1 pkt 1) – zmianę tę oceniamy pozytywnie. Umożliwi ona powzięcie przez starostów dostatecznie wcześniej informacji o usunięciu i przechowywaniu pojazdu;
- 2) określenie terminu złożenia przez starostę wniosku o orzeczenie przypadku pojazdu na rzecz powiatu (art. 1 pkt 2) – zmianę tę oceniamy pozytywnie co do kierunku proponując jednak zmianę redakcyjną. W obecnym stanie prawnym wniosek o orzeczenie przypadku jest składany po upływie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia (art. 130a ust. 10 Prawa o ruchu drogowym), jednak nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia właściciela (art. 130a ust. 10a). Przepisy te w niewielkiej liczbie przypadków – gdy ustalenie właściciela następuje pod koniec 3-miesięcznego terminu przechowywania – prowadzą do sytuacji, w której starosta nie może złożyć wniosku bezpośrednio po upływie 3-miesięcznego terminu, gdyż musi zachować 30-dniowy termin liczony od chwili powiadomienia właściciela pojazdu. Zaproponowana redakcja przepisu tej sytuacji nie uwzględnia, co w ocenie ZPP wymaga korekty;

- 3) zmianę redakcyjną w przepisie określającym osobę zobowiązaną do ponoszenia kosztów postępowania z usuniętym z drogi, a nieodebrany pojazdem (art. 1 pkt 3). Zmiana ta nie została opisana w uzasadnieniu; wydaje się że jej celem jest odstąpienie od enumeratywnego wymienienia wyjątków od zasady ponoszenia kosztów przez dotychczasowego właściciela pojazdu na rzecz zastosowania reguły kolizyjnej *lex specialis derogat legi generali*. Uważamy, że cel zaproponowanej zmiany powinien być wyraźnie w uzasadnieniu wskazany;
- 4) wprowadzenie zasady pokrywania kosztów przechowywania pojazdu w okresie zwłoki w złożeniu wniosku o orzeczenie przepadku pojazdu przez powiat (art. 1 pkt 4). Rozwiązanie to może wiązać się z dodatkowymi wydatkami sektora samorządowego. Uwzględniając jednak fakt, że skutek ten wystąpi jedynie w przypadku niewłaściwego działania starosty nie wnosimy zastrzeżeń do zaproponowanego przepisu.

Jednocześnie wskazujemy, że wnioski sformułowane przez NIK nie wyczerpują katalogu problemów istniejących na gruncie przepisów dotyczących usuwania i przechowywania pojazdu. Związek Powiatów Polskich wskazywał je stronie rządowej już w styczniu 2012 roku – niestety do dnia dzisiejszego nie zaowocowały one niezbędnymi zmianami legislacyjnymi. W związku z tym prosimy o rozważenie możliwości poszerzenia senackiej inicjatywy legislacyjnej o następujące zagadnienia:

- 1) przesądzenie, że art. 130a Prawa o ruchu drogowym nie dotyczy pojazdów powypadkowych albo ustalenie, że opłata uiszczana przez właściciela usuniętego pojazdu nie może być niższa niż rzeczywisty koszt usunięcia pojazdu z drogi.

W praktyce stosowania art. 130a Prawa o ruchu drogowym przez policję starostowie spotykają się z sytuacją, w której za „pozostawienie pojazdu” uznaje się również uszkodzenie pojazdu w wyniku zdarzenia drogowego. W efekcie wydawane są dyspozycje usunięcia pojazdu powypadkowego. Koszt takiej operacji częstokroć jest znacznie większy niż maksymalna opłata możliwa do pobrania od właściciela pojazdu. W skrajnym – znanym Związkowi – przypadku koszty usunięcia, konieczne do poniesienia przez powiat, były prawie 10-krotnie wyższe niż możliwa do pobrania opłata od właściciela pojazdu.

Proponowana zmiana (wszystkie zgłaszane propozycje odnoszą się do treści przepisu art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym):

„W art. 130a po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. Przepisy ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 2 nie mają zastosowania do pojazdów uczestniczących w zdarzeniu drogowym.””

albo

„W art. 130a po ust. 6e dodaje się ust. 6f w brzmieniu:

„6f. Jeśli koszt usunięcia pojazdu z drogi był wyższy niż opłata, o której mowa w ust. 6a, właściciel pojazdu jest obowiązany do uiszczenia różnicy. Przepis ust. 10h zd. 2 oraz ust. 10j-10l stosuje się odpowiednio.””;

- 2) zniesienie obowiązku corocznego ustalania wysokości opłat i kosztów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg i ich przechowywaniem.

Zgodnie z art. 130a ust. 6 Prawa o ruchu drogowym rada powiatu jest zobowiązana do corocznego ustalania wysokości opłat i kosztów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg i ich przechowywaniem. Przyjęte rozwiązanie prowadzi do konieczności corocznego podejmowania uchwały – nawet wówczas, gdy stawki opłat i kosztów mają pozostać na dotychczasowym poziomie. Co więcej – sformułowane są różne opinie, co do konsekwencji nieuchwalenia przedmiotowej uchwały. W związku z tym proponujemy odstąpienie od konieczności corocznego podejmowania uchwały. Jednocześnie zasadne jest jednoznaczne wskazanie, że przedmiotowa uchwała stanowi akt prawa miejscowego.

Propozycja zmiany:

„W art. 130a ust. 6 zd. 1 otrzymuje brzmienie:

„Rada powiatu, biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań, o których mowa w ust. 1-2 oraz koszty usuwania i przechowywania pojazdów na obszarze danego powiatu, ustala, w drodze uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego, wysokość opłat, o których mowa w ust. 5c oraz wysokość kosztów, o których mowa w ust. 2a.”“

- 3) rezygnacja z obowiązku stosowania przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Zgodnie z art. 130a ust. 10f wykonania orzeczenia sądu o przepadku pojazdu dokonuje starosta w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 roku o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Ustawa ta jednak nie określa wskazanego trybu – czynił to dopiero wydane na podstawie delegacji ustawowej z art. 174 ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 lutego 2011 roku w sprawie rozciągnięcia stosowania przepisów ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Zgodnie z tym rozporządzeniem do wykonania orzeczenia o przepadku pojazdu stosuje się przepisy dotyczące... egzekucji należności pieniężnych z ruchomości (dział II rozdział 6 ustawy).

Sytuacja taka budzi poważne wątpliwości:

- stan ten jest niekonstytucyjny. Jak wyraźnie wskazało Ministerstwo Finansów już prawie trzy lata temu przy pracach nad nowelizacją ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji art. 174 ustawy upoważnia do wydania rozporządzenia w celu innym niż wykonanie ustawy – to zaś jest sprzeczne z art. 92 ust. 1 zd. 1 Konstytucji. W konsekwencji również samo rozporządzenie jest należy uznać za sprzeczne z Konstytucją;
- przepisy wskazane do stosowania są nieadekwatne do sytuacji. Przepisy działu II rozdziału 6 ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji są dostosowane do sytuacji, w której następuje zbycie rzeczy ruchomej cudzej w celu zaspokojenia własnych roszczeń pieniężnych. W konsekwencji np. nie ma przepisów, które wyraźnie pozwalałyby na zatrzymanie przez powiat dla własnych celów przejętego pojazdu, zaś likwidacja przez zniszczenie może nastąpić dopiero wówczas, gdy likwidacja w inny sposób nie doszła do skutku (zatem próbę taką należy podjąć).

Propozycja zmiany:

„W art. 130a ust. 10f skreśla się zdanie 2.”

- 4) zwolnienie powiatu z obowiązku rejestracji pojazdu, zawierania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz uiszczania podatku od środków transportu przez określony czas, np. 30 dni.

Z chwilą uprawomocnienia się orzeczenia o przepadku pojazdu na rzecz powiatu, na powiat spadają wszystkie obowiązki właściciela – włącznie z obowiązkiem przerejestrowania pojazdu (i wyrobieniem nowych tablic rejestracyjnych, jeśli pojazd, którego przepadek został orzeczony, był zarejestrowany w innym powiecie), obowiązkiem zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych i to całorocznej (art. 27 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych nie wymienia powiatów jako podmiotów uprawnionych do zawarcia umowy krótkoterminowej), a jeśli pojazd podlega pod podatek od środków transportu – również opłacenia tego podatku. Obowiązki te powstają nawet wówczas, gdy powiat zamierza pojazd zezłomować i przyczyniają się do poważnego wzrostu kosztów wykonywania przekazanego powiatom zadania. W naszej ocenie należy zatem wprowadzić okres czasu, w którym powiat ma zdecydować o dalszym przeznaczeniu pojazdu. Obowiązki z zakresu rejestracji, ubezpieczenia i podatku od środków transportu powinny być realizowane dopiero wtedy gdy podejmie decyzję o dalszej eksploatacji pojazdu.

Propozycja zmiany:

„W art. 130a po ust. 10f dodaje się ust. 10fa w brzmieniu:

„10fa. Powiat, na którego rzecz orzeczono przepadek pojazdu, jest zwolniony przez pierwsze 30 dni od dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz zapłaty podatku od środków transportu, chyba że wykorzystywał pojazd w ruchu lub nie przekazał w tym czasie pojazd do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów.”

- 5) określenie sposobu postępowania w przypadku odmowy orzeczenia przepadku pojazdu.

Zgodnie z art. 130a ust. 10e Prawa o ruchu drogowym sąd w sprawie o przepadek pojazdu ustala w szczególności, czy usunięcie pojazdu było zasadne, czy w poszukiwaniu osoby uprawnionej do odbioru dołożono należytej staranności oraz czy orzeczenie przepadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego. O ile odmowa orzeczenia przepadku z drugiej z wymienionych przyczyn nie ma charakteru nieusuwalnego (można podjąć zaniechane działania), to odmiennie przedstawia się sytuacja w pozostałych dwóch przypadkach. Ustawa nie określa ani sposobu postępowania, ani podmiotu zobowiązanego do pokrycia kosztów usunięcia i przechowywania pojazdu. Proponujemy usunięcie tej luki.

Propozycja zmiany:

„W art. 130a po ust. 10e dodaje się ust. 10ea w brzmieniu:

„10ea. Jeżeli sąd odmówi orzeczenia przepadku pojazdu ze względu na bezzasadność jego usunięcia lub ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego pojazd jest bezzwłocznie zwracany właścicielowi, a koszty usunięcia i przechowywania pojazdu ponoszą:

1) w przypadku bezzasadnego usunięcia – podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu;

2) w przypadku sprzeczności przepadku z zasadami współżycia społecznego – Skarb Państwa.”;

- 6) jednoznaczne przesądzenie, że pojazdy których ustawowy termin przechowywania upłynął do dnia 11 czerwca 2009 roku przeszły na własność Skarbu Państwa i tym samym Skarb Państwa (reprezentowany przez naczelnika urzędu skarbowego) ponosi koszty ich przechowywania.


Zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia 11 czerwca 2009 roku pojazd nieodebrany przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia uznawany był za porzucony z zamiarem wyzbycia się. Pojazd taki przechodził na rzecz Skarbu Państwa z mocy prawa. Choć przepis ten został uznany przez Trybunał Konstytucyjny za sprzeczny z Konstytucją (wyrok z 3 czerwca 2008 roku, sygn. akt P 4/06), to jednak wobec odroczenia terminu wejścia w życie wyroku zakwestionowany przepis do dnia 12 czerwca 2009 roku musiał być stosowany. Tymczasem przepisy przejściowe ustawy z dnia 22 lipca 2010 roku o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw przewidziały, że jeśli nie zostało zakończone postępowanie w sprawie przejęcia na rzecz Skarbu Państwa własności pojazdów, sprawa zostaje przekazana właściwym starostom (art. 12 ustawy). Konstrukcja ta doprowadziła do sytuacji, w której starostowie otrzymują z urzędów skarbowych dokumenty dotyczące pojazdów w stosunku do których naczelnik właściwego urzędu zaniechał ciężącego na nim obowiązku potwierdzenia przejścia własności pojazdu na rzecz Skarbu Państwa – oczekując w najlepszym przypadku dokonania tego przez starostę, a w najgorszym – dodatkowo poniesienia przez powiat kosztów przechowywania pojazdu przez okres wielu lat. Problem jest o tyle poważny, że najwcześniejszy termin usunięcia tak przekazywanego pojazdu sięgał... 2001 roku. Powiaty kategorycznie sprzeciwiają się przetrzucaniu na nie konsekwencji zaniechań administracji rządowej.

Z wyrazami szacunku

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich

Marek Trams

KU 583/14

 Ministerstwo
Spraw Wewnętrznych

Grzegorz Karpiński
Sekretarz Stanu

KU 583

DN-PP-0717-9/2014/PD

Warszawa, dnia 5 grudnia 2014 r.

Pan

Piotr Zientarski

Przewodniczący Komisji Ustawodawczej

Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Grzegorz Karpiński

W nawiązaniu do pisma nr BPS/KU-034/740/4./14 z dnia 24 października br., przekazanego do MSW za pośrednictwem Ministra Finansów, dotyczącego wydania opinii w zakresie rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740) informuję, że dokument ten został poddany analizie w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych

Po konsultacji z Policją w MSW opracowano propozycje zmian w projekcie, które w naszej ocenie, uwzględniają postulaty NIK oraz propozycje Senatu, a ponadto uzupełniają projekt o przepisy wynikające z doświadczeń Policji (w załączeniu).

Jednocześnie uprzejmie informuję, że Minister Finansów zgłosił propozycję uzupełnienia projektu o wskazanie w art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r, o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz 1018), właściwej statio fisci Skarbu Państwa zobowiązanej do pokrycia kosztów przechowywania pojazdów ustawowy termin przechowywania upłynął do dnia 11 czerwca 2009 r oraz trybu i sposobu ich wypłaty.

Propozycja ta nie dotyczy realizacji wniosków NIK, jednakże MSW uważa za zasadne rozstrzygnięcie tej kwestii w toku podjętych prac legislacyjnych.

*Z upoważnienia sekretarza
Grzegorz Karpiński*

Ustawa

z dnia 2014 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych

Art. 1. W art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Od usunięcia pojazdu odstępuje się, jeżeli przed wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu lub w trakcie usuwania pojazdu ustana przyczyny jego usunięcia. Jeżeli wydanie dyspozycji usunięcia pojazdu w przypadkach, o których mowa w ust. 1–2, spowodowało powstanie kosztów, do ich pokrycia jest obowiązany właściciel pojazdu w terminie 7 dni od ich powstania. Przepis ust. 10i stosuje się odpowiednio.”;

2) po ust. 4 dodaje się ust. 4a-4d w brzmieniu:

„4a. Podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu powiadamia o tym niezwłocznie:

- 1) właściwego miejscowo komendanta powiatowego (miejskiego, rejonowego) Policji, ze wskazaniem parkingu strzeżonego, na którym umieszczono pojazd, przesyłając mu kopię dyspozycji;
- 2) właściciela pojazdu;
- 3) osobę, która dysponowała pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego w chwili jego usunięcia, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5 albo ust. 3;
- 4) właściwego miejscowo starostę.

4b. Przepisu ust. 4a pkt 1-3 nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w ust. 2a.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1148, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529 i 1589.

4c. Komendant powiatowy (miejski lub rejonowy) Policji właściwy ze względu na miejsce usunięcia pojazdu prowadzi ewidencję usuniętych pojazdów, w ramach której gromadzi dane o:

- 1) pojeździe – marka, typ, model i numer rejestracyjny;
- 2) podmiocie usuwającym pojazd – nazwa podmiotu, imię i nazwisko osoby wykonującej czynności związane z usunięciem pojazdu;
- 3) parkingu strzeżonym, na który usunięto pojazd – nazwa podmiotu prowadzącego parking;
- 4) właścicielu lub posiadaczu – odpowiednio: imię i nazwisko albo nazwa, adres zamieszkania albo siedziby, w odniesieniu do osoby fizycznej – numer PESEL, a jeżeli go nie posiada – numer dokumentu tożsamości;
- 5) osobie uprawnionej do używania lub odbioru pojazdu – imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer PESEL, a jeżeli go nie posiada – numer dokumentu tożsamości.

4d. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lub ust. 1a, usunięcie pojazdu może nastąpić w formie pilotowania na parking strzeżony, z zastrzeżeniem art. 64 ust. 1 pkt. 3.”;

- 3) ust. 5c otrzymuje brzmienie:

„5c. Pojazd usunięty w przypadkach określonych w ust. 1–2, umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i przechowywanie.”;

- 4) w ust. 6a:

lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) pilotowanie pojazdu – 100 zł; za każdą dobę przechowywania – stawka w wysokości określonej odpowiednio w lit. d-f.”;

- 5) ust. 10a otrzymuje brzmienie:

„10a. Starosta występuje z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia, jednak nie później niż w ciągu 30 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 10 albo 10d.”;

- 6) uchyla się ust. 10f;

- 7) ust. 10h otrzymuje brzmienie:

„10h. Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub przetworzeniem pojazdu wycofanego z eksploatacji, powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do wystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania

dyspozycji usunięcia pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 10d i 10i. Decyzję o zapłacie tych kosztów wydaje starosta:

- 1) niezwłocznie po uprawomocnieniu się orzeczenia w sprawie przypadku pojazdu;
- 2) w przypadku, o którym mowa w ust. 2a, jeżeli powstałe koszty nie zostały dobrowolnie uiszczone przez osobę zobowiązaną w terminie 7 dni od dnia wydania dyspozycji usunięcia pojazdu.”;

8) po ust. 10h dodaje się ust. 10ha w brzmieniu:

„10ha. Koszty związane z przechowywaniem pojazdu powstałe po upływie terminu na złożenie wniosku, o którym mowa w ust. 10a, ponosi powiat.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 i z 2014 r. poz. 827) w art. 23 po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy powiatu, który został posiadaczem pojazdu w trybie art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), o ile pojazd nie został wprowadzony do ruchu.”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

Celem projektu ustawy jest doprecyzowanie przepisów regulujących postępowanie z pojazdami usuniętymi z dróg na podstawie art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) i nieodebranymi z parkingów strzeżonych przez ich właścicieli w ustawowo określonym terminie.

Projekt realizuje wnioski de lege ferenda wynikające z kontroli Najwyższej Izby Kontroli (dalej NIK) nr P/13/165 zawarte w Informacji o wynikach kontroli, opublikowanej przez NIK w grudniu 2013 r., nt. „Usuwania przez powiaty pojazdów i prowadzenia parkingów strzeżonych dla tych pojazdów”.

Celem kontroli przeprowadzonej przez NIK było dokonanie oceny realizacji zadań własnych powiatów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg na podstawie art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zadania te zostały nałożone na powiaty na podstawie przepisów ustawy z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz. 1018 i nr 225, poz. 1466).

Kontroli poddano w szczególności postępowanie w stosunku do pojazdów nieodebranych przez ich właścicieli z parkingów w określonym w ustawie terminie, w tym wnioskowanie do sądu o orzeczenie ich przypadku na rzecz powiatu, wykonywanie postanowień sądów, jak też wydawanie przez starostów decyzji o zapłacie przez właściciela pojazdu kosztów związanych z usunięciem pojazdu z drogi, jego przechowywaniem, oszacowaniem wartości, sprzedażą lub zniszczeniem.

NIK ocenił negatywnie podejmowanie działań przez objęte kontrolą podmioty. Stwierdzone nieprawidłowości, polegające na naruszeniu obowiązujących przepisów, jak również braku rzetelności w podejmowanych działaniach, dotyczyły w szczególności wyznaczania podmiotów usuwających i przechowujących pojazdy, kierowania do sądu wniosków o orzeczenie przypadku pojazdu na rzecz powiatu, jak również ustalania wysokości kosztów związanych z usunięciem pojazdu z drogi, jego przechowywaniem, oszacowaniem wartości, sprzedażą lub zniszczeniem.

Nieprawidłowości występujące w działalności kontrolowanych jednostek skutkowały przede wszystkim nieuzasadnionym wzrostem kosztów przechowywania pojazdów usuniętych z drogi na parkingu strzeżonym, którymi w całości obciążani byli właściciele pojazdów w dniu ich usunięcia z drogi.

W związku z powyższym NIK wysunął postulat wprowadzenia rozwiązań ustawowych mających na celu ochronę uzasadnionych interesów poprzednich właścicieli pojazdów przed negatywnymi skutkami zaniechań organów władzy publicznej. W ocenie NIK zasadnym jest, aby właściciel pojazdu usuniętego z drogi ponosił koszty jego przechowywania na parkingu strzeżonym, jednakże granice tej odpowiedzialności powinny zostać tak wyznaczone, aby uwzględniały zarówno interes społeczny, jak również uzasadniony interes osób bezpośrednio zainteresowanych. W ocenie NIK wątpliwości budzi sytuacja, w której właściciel nieodebranego z parkingu pojazdu, nie mając realnego wpływu na postępowanie organów władzy publicznej, jest obciążany kosztami, których wysokość codziennie rośnie wskutek przewlekłości takiego

postępowania. Ustalenia kontroli wskazują, że przypadki takiej przewlekłości, zarówno na etapie wnioskowania do sądu o stwierdzenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu, jak również przy wykonywaniu takich orzeczeń są bardzo częste. Jednocześnie NIK zwrócił uwagę, że powiat nie ponosi skutków własnej opieszałości bowiem w myśl art. 130a ust. 10h ustawy – Prawo o ruchu drogowym kosztami usunięcia, przechowywania, oszacowania, sprzedaży lub zniszczenia pojazdu, od momentu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu do zakończenia postępowania, w całości obciążana jest osoba będąca właścicielem pojazdu w dniu wydania dyspozycji jego usunięcia z drogi.

NIK w Informacji o wynikach kontroli wskazał również na celowość wprowadzenia zmian legislacyjnych polegających na zobowiązaniu podmiotu wydającego dyspozycję usunięcia pojazdu do niezwłocznego przedstawienia właściwemu staroście powiadomienia o usunięciu pojazdu z drogi. Brak regulacji w tym zakresie powoduje, że starosta dowiaduje się o tym, że dany pojazd został usunięty z drogi dopiero wtedy, gdy właściciel takiego pojazdu - w celu odbioru pojazdu z parkingu - dokonuje opłaty za usunięcie pojazdu oraz jego przechowywanie na parkingu strzeżonym, lub po otrzymanej informacji od podmiotu prowadzącego taki parking, że pojazd usunięty z drogi nie został odebrany przez jego właściciela. W praktyce oznacza to, że w przypadku jeżeli właściciel nie zamierza odebrać pojazdu z parkingu, starosta przez okres 3 miesięcy nie posiada wiedzy o tym, że pojazd został usunięty z drogi znajdującej się na terenie powiatu i umieszczony na parkingu wyznaczonym przez starostę.

Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami podmiot prowadzący parking strzeżony w przypadku nieodebrania przez właściciela pojazdu z parkingu w terminie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia z drogi, ma obowiązek powiadomić o tym fakcie starostę i podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu nie później niż 3 dnia od upływu tego terminu (art. 130 ust. 10g ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Starosta występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie przepadku pojazdu jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od jego usunięcia. Przepis art. 130a ust. 10a ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi jedynie, iż starosta nie może wystąpić z takim wnioskiem przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia właściciela. Brak jest natomiast przepisu wskazującego maksymalny termin na złożenie stosownego wniosku. Jedyne ograniczenia czasowe dla powiatu wynikają z przepisu art. 130a ust. 10k ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który przewiduje, iż decyzji o zapłacie kosztów nie wydaje się, jeżeli od uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przepadku pojazdu upłynęło 5 lat oraz art. 35 Kodeksu postępowania administracyjnego, który określa terminy załatwiania spraw, jednakże obejmujące postępowanie od momentu sprzedaży lub zniszczenia pojazdu do wydania decyzji o zapłacie kosztów. Jednocześnie w myśl art. 130a ust. 10h ustawy – Prawo o ruchu drogowym kosztami usunięcia, przechowywania, oszacowania, sprzedaży lub zniszczenia pojazdu, od momentu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu do zakończenia postępowania, w całości obciążana jest osoba będąca właścicielem pojazdu w dniu wydania dyspozycji jego usunięcia z drogi.

Przedstawiony projekt ustawy przewiduje wprowadzenie do art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym m.in.,:

- 1) obowiązku poinformowania starosty o fakcie usunięcia pojazdu przez podmiot wydający dyspozycję usunięcia pojazdu; wprowadzenie tego obowiązku przyczyni się do usprawnienia przepływu informacji pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w

postępowaniu związanym z usunięciem pojazdu z drogi, a w efekcie umożliwi szybsze podejmowanie przez starostów stosownych czynności w toku tego postępowania. Jednocześnie, ze względu na fakt, że zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846) ten sam podmiot jest zobowiązany do powiadomienia również komendanta powiatowego Policji, właściciela pojazdu bądź osobę dysponującą pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego, zaproponowano przeniesienie tych rozwiązań bezpośrednio do treści ustawy. Ponadto, w związku z faktycznym prowadzeniem przez komendanta Policji ewidencji usuniętych pojazdów, co wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych, niezbędne jest uregulowanie w ustawie również i tych kwestii. Dlatego też w projekcie proponuje się dodanie do art. 130a ust. 4a, 4b i 4c.

- 2) przepisu umożliwiającego dokonanie usunięcia pojazdu poprzez jego pilotowanie. W przypadkach określonych w art. 130a ust. 1 pkt 3 i ust. 1a, usunięcie pojazdu w typowy sposób jest praktycznie niewykonalne, a z reguły stan techniczny pojazdu podlegającego usunięciu nie budzi zastrzeżeń, a więc pojazd ten może być przemieszczony na własnych kołach i przez jego dotychczasowego kierowcę. Jednocześnie istotne są koszty usunięcia pojazdu – niewątpliwie nakład pracy przy usunięciu ciężkiego pojazdu i użycie w tym celu specjalistycznego sprzętu jest znacznie większy, niż zastosowanie np. samochodu osobowego do pilotowania usuwanego pojazdu. W związku z tym proponuje się dodanie art. 130a ust. 4d.

Konsekwencją powyższej propozycji jest zmiana brzmienia ust. 6a. Niejako przy tej okazji należałoby rozważyć usunięcie regulacji określającej maksymalne stawki opłat za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne.

Po pierwsze, należy zwrócić uwagę, że w dotychczasowym przepisie, tj. w lit g w ust. 6a, określając wysokość opłaty za usunięcie takiego pojazdu nie różnicowano jej w zależności od masy pojazdu, co – w kontekście regulacji dotyczących opłat za usunięcie pojazdów samochodowych nieprzewożących takich towarów – jest niekonsekwentne. Jeżeli usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne odbywa się na podstawie przypadków określonych w ust. 1-3, a więc nie wynika ze stwierdzonych nieprawidłowości w przewozie takich towarów, powinno odbywać się według tych samych reguł, które dotyczą innych pojazdów, a więc i opłaty powinny być ustalane w sposób adekwatny, tj. zgodnie z regulacjami określonym w pkt 3-6. Jeżeli podczas specjalistycznej kontroli w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych osoba kontrolująca stwierdzi nieprawidłowości związane z tym przewozem, podstawę usunięcia pojazdu stanowi art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367, z późn. zm.). Zgodnie z tym przepisem usunięty pojazd powinien być zdeponowany w miejscu umożliwiającym bezpieczne jego pozostawienie na koszt właściciela lub posiadacza środka transportu. Przede wszystkim powinien to być specjalistyczny parking, o którym mowa w art. 106 ust. 2 ww. ustawy. Jednakże podmiot prowadzący ten parking nie musi funkcjonować w powiatowym systemie usuwania i parkowania pojazdów, uregulowanym w art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wobec braku dostatecznej liczby takich parkingów

specjalistycznych (muszą one spełniać wymagania techniczne wyznaczone na wysokim poziomie), mogą to być również inne parkingi, jeżeli zapewnione będzie bezpieczeństwo, adekwatnie do stwierdzonych nieprawidłowości i związanego z tym zagrożenia. W praktyce są to parkingi należące do innych przewoźników dysponujących odpowiednimi placami, czy też parkingi położone np. na terenie zakładów chemicznych, o ile podmiot dysponujący nimi wyrazi zgodę na przyjęcie pojazdu przewożącego towar niebezpieczny i wykonywanie czynności zabezpieczających.

Z kolei zakres nieprawidłowości uzasadniających usunięcie pojazdu jest bardzo szeroki, co sprawia, że nakład pracy w związku z niezbędnymi czynnościami zabezpieczającymi nieprawidłowo przewożony towar niebezpieczny również jest bardzo zróżnicowany; ponadto przy wykonywaniu tych czynności wymagana jest odpowiednia wiedza i umiejętności, a zazwyczaj – także odpowiedni sprzęt.

Ponadto, zgodnie z art. 102 ust. 2 ww. ustawy usunięty i zdeponowany środek transportu może być zwrócony uprawnionej osobie po usunięciu nieprawidłowości i pokryciu kosztów związanych z jego usunięciem, postojem i czynnościami zabezpieczającymi.

W takim stanie prawnym w zakresie uiszczenia opłaty za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne z naruszeniem warunków tego przewozu istnieje nieracjonalny dualizm. Część kosztów ustala rada powiatu, w szczególności w formie opłaty za usunięcie pojazdu, niezależnie od jego masy i potrzeby wykonania innych czynności przystosowujących taki pojazd do usunięcia, a druga część (postój, czynności zabezpieczające) jest ustalana głównie w drodze umowy.

W tym świetle wyznaczanie ustawowego limitu opłat dla wykonywania czynności, w ramach których nakład pracy i stosowane środki uzależnione są od wielu czynników, jest nieuzasadnione.

- 3) przepisu przewidującego 30-dniowy termin na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przypadku pojazdu na rzecz powiatu; przepis ten ma na celu zmobilizowanie starostów do składania stosownych wniosków do sądu w określonym ustawowo terminie;
- 4) przepisu przewidującego uchylenie art. 130a ust. 10f, regulującego wykonanie orzeczenia sądu o przypadku pojazdu. Należy zauważyć, że przepisem tym ustawodawca narzucił starości sposób postępowania z pojazdem, który stał się własnością powiatu, a więc jego mieniem. Przepis ten stoi w sprzeczności z art. 32 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.), który to przepis kompetencje w zakresie gospodarowania mieniem powiatu nadaje zarządowi powiatu. Wprowadza to wątpliwości interpretacyjne w ustaleniu, które przepisy mają zastosowanie jako normy szczególne: przepisy ustawy o recyklingu pojazdów lub ustawy o odpadach, czy też przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazujące tryb egzekucyjny dla zagospodarowania mienia powiatu, jakim jest przewłaszczony pojazd. Należy mieć przy tym na względzie, że zazwyczaj pojazdy, których właściciele nie odbierają z parkingu, mają znikomą wartość użytkową, a częstokroć są to wraki pojazdów rozbitych w wypadkach drogowych, które w istocie są pojazdami wycofanymi z eksploatacji, a więc i odpadami. Dotychczasowy przepis ust. 10f bezkrytycznie

zobowiązuje starostę do działania w trybie ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, co sprawia, że nawet wrak pojazdu starosta powinien wystawić na licytację i dopiero wobec braku zainteresowania, poddać go utylizacji. Proponowane uchylenie ust. 10f wspomniany problem rozwiązuje. To zarząd powiatu powinien decydować, jak postąpić z przewłaszczonej na rzecz powiatu pojazdem.

- 5) regulacji, zgodnie z którą koszty przechowywania pojazdu powstałe po upływie terminu na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przepadku, aż do momentu złożenia takiego wniosku, będą obciążać powiat, a nie właściciela pojazdu; regulacja ta ma na celu zminimalizowanie negatywnych konsekwencji dla właściciela pojazdu, polegających na obowiązku ponoszenia kosztów powstałych wskutek przewlekłego działania organu.

W świetle dotychczasowego brzmienia art. 130a ust. 10h ustawy Prawo o ruchu drogowym nie jest w pełni jednoznaczne, czy starosta jest obowiązany wydać decyzję o określonych kosztach wyłącznie w przypadku wystąpienia wszystkich elementów określonych w zdaniu pierwszym, a więc gdy usunięcie pojazdu zakończyło się jego przewłaszczeniem, czy również w przypadku, o którym mowa w ust. 2a, a więc gdy odstąpiono od usunięcia pojazdu (np. gdy po wydaniu dyspozycji o usunięciu pojazdu, ale przed jej sfinalizowaniem, pojawił się właściciel nieprawidłowo zaparkowanego pojazdu). Wątpliwości interpretacyjne w tym zakresie pojawiają się również w odniesieniu do standardowej sytuacji, tj. gdy pojazd usunięto z drogi i został on odebrany z parkingu przez właściciela (uprawnioną osobę). W szczególności rodzi się pytanie, czy przepisy ust. 5c i 7, uzależniające wydanie pojazdu od wniesienia odpowiedniej opłaty (za usunięcie i parkowanie pojazdu), w wystarczająco czytelny sposób zwalniają starostę z wydania decyzji o kosztach usunięcia i przechowywania pojazdu, wynikającej z ust. 10h. Nie można bowiem pominąć, że w myśl ust. 1-2 usunięcie pojazdu odbywa się na koszt właściciela, a nie za ponoszoną przez niego opłatą.

- 6) propozycji zmiany w art. 130a ust. 2a, poprzez wskazanie terminu uiszczenia kosztów, o ile wystąpiły po wydaniu dyspozycji usunięcia pojazdu.
- 7) regulacji znoszącej obowiązek zawierania przez powiat umowy ubezpieczenia OC pojazdu, który stał się jego własnością po orzeczeniu przez sąd przepadku pojazdu na rzecz tego powiatu. Jak wskazano wyżej, z reguły są to pojazdy bezużyteczne, które, poza nielicznymi wyjątkami, jako pojazdy wycofane z eksploatacji są poddawane przetworzeniu i nie będą wprowadzane do ruchu. A zatem zawieranie umowy ubezpieczenia OC, w praktyce – na okres związany z przeprowadzeniem procedury przekazania pojazdu wycofanego z eksploatacji do przetworzenia – jest nieracjonalne i generuje dla powiatu niczym nieuzasadnione koszty i nakład pracy. W związku z tym niniejszy projekt uwzględnia stosowną zmianę w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Projekt ustawy wywołuje skutki finansowe dla powiatów. W myśl projektowanych przepisów (art. 130a ust. 10ha ustawy - Prawo o ruchu drogowym) powiaty będą ponosiły koszty

przechowywania pojazdu na parkingu strzeżonym powstałe po upływie terminu na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przypadku, do czasu złożenia takiego wniosku.

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740)

Lp.	Propozycje wynikające z projektu senackiego	Propozycje wynikające ze stanowiska Policji	Propozycje związku Powiatów Polskich	Uwagi
1.	Nie odnosi się.	ust. 2a otrzymuje brzmienie: „2a. Od usunięcia pojazdu odstępuje się, jeżeli przed wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu lub w trakcie usuwania pojazdu ustaną przyczyny jego usunięcia. Jeżeli wydanie dyspozycji usunięcia pojazdu w przypadkach, o których mowa w ust. 1–2, spowodowało powstanie kosztów, do ich pokrycia jest obowiązany właściciel pojazdu w terminie 7 dni od ich powstania. Przepis ust. 10i stosuje się odpowiednio.”;	Nie odnosi się.	Propozycja dotyczy wskazania terminu uiszczenia kosztów tzw. przerwanego usunięcia pojazdu, o ile wystąpiły po wydaniu dyspozycji usunięcia pojazdu.
2.	Nie odnosi się.	Nie odnosi się.	„W art. 130a po ust 2a dodaje się ust 2b w brzmieniu: 2b. Przepisy ust 1 pkt 1 i ust 2 pkt 2 nie mają zastosowania do pojazdów uczestniczących w zdarzeniu drogowym” lub „W art. 130a po ust 6e dodaje się ust 6f w brzmieniu: „6f. Jeżeli koszt usunięcia pojazdu z drogi był wyższy niż opłata, o której mowa w ust 6a, właściciel pojazdu jest obowiązany do uiszczenia różnicy. Przepis ust 10h zd. 2 oraz ust 10j-10l stosuje się	Propozycja ZPP dotyczy przesądzenia, że art. 130a ustawy Prawo o ruchu drogowym nie dotyczy pojazdów powypadkowych. Alternatywna propozycja ZPP dotyczy ustalenia, że opłata uiszczana przez właściciela usuniętego pojazdu nie może być niższa niż rzeczywisty koszt usunięcia pojazdu z drogi. W opinii MSW uzasadnione jest przyjęcie rozwiązania alternatywnego zgodnie z którym opłata uiszczana przez właściciela

			odpowiednio.””	usuniętego pojazdu nie może być niższa niż rzeczywisty koszt usunięcia pojazdu z drogi.
3.	<p>po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu: „4a. Podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu powiadamia o tym właściwego miejscowo starostę.”</p>	<p>po ust. 4 dodaje się ust. 4a-4d w brzmieniu: „4a. Podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu powiadamia o tym niezwłocznie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) właściwego miejscowo komendanta powiatowego (miejskiego, rejonowego) Policji, ze wskazaniem parkingu strzeżonego, na którym umieszczono pojazd, przesyłając mu kopię dyspozycji; 2) właściciela pojazdu; 3) osobę, która dysponowała pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego w chwili jego usunięcia, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5 albo ust. 3; 4) właściwego miejscowo starostę. <p>4b. Przepisu ust. 4a pkt 1-3 nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w ust. 2a.</p> <p>4c. Komendant powiatowy (miejski lub rejonowy) Policji właściwy ze względu na miejsce usunięcia pojazdu</p>	<p>Opinia ZPP do propozycji zawartej w senackim projekcie ustawy, dotyczącej dodania w art. 130a ustępu 4a: „nałożenie na podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu obowiązku poinformowania właściwego starosty (art. 1 pkt 1) – zmianę tę oceniamy pozytywnie. Umożliwi ona powzięcie przez starostów dostatecznie wcześniej informacji o usunięciu i przechowywaniu pojazdu;”</p>	<p>Różnice: Projekt senacki nakłada na podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu obowiązek powiadomienia o tym właściwego starosty. A więc obowiązek powiadomienia starosty o określonym fakcie jest ustalany ustawą.</p> <p>Propozycje wynikające ze stanowiska Policji: Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846) ten wydający dyspozycję usunięcia pojazdu podmiot jest zobowiązany do powiadomienia również komendanta powiatowego Policji, właściciela pojazdu bądź osoby dysponującej pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego. W związku z czym zaproponowano przeniesienie tych rozwiązań bezpośrednio do treści</p>

		<p>proceeds the evidence of removed vehicles, within which records the following data:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) vehicle – brand, type, model and registration number; 2) entity removing the vehicle – name of the entity, name and surname of the person performing the activity related to the removal of the vehicle; 3) guarded parking, from which the vehicle was removed – name of the entity operating the parking; 4) owner or possessor – accordingly: name and surname or name, address of residence or headquarters, in relation to the natural person – PESEL number, if not owned – identification number; 5) person authorized to use or receive the vehicle – name and surname, address of residence, PESEL number, if not owned – identification number. 		<p>laws</p> <p>Resolution proposed by the Senate creates a discrepancy in the same subject matter. According to the proposal of the Senate, the same subject matter would be obliged to inform other organs/persons of the disposal of the vehicle, on the basis of two separate legal acts (starosta – on the basis of laws, remaining organs and persons – on the basis of resolutions).</p> <p>Ponadto, w związku z faktycznym prowadzeniem przez komendanta Policji ewidencji usuniętych pojazdów, co wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych, niezbędne jest uregulowanie w ustawie również i tych kwestii. Dlatego też proponuje się w tym miejscu dodanie ust. 4a, 4b i 4c.</p>
--	--	---	--	---

4.	Nie odnosi się.	Art. 130a ust. 4d. „W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lub ust. 1a, usunięcie pojazdu może nastąpić w formie pilotowania na parking strzeżony, z zastrzeżeniem art. 64 ust. 1 pkt. 3.”;	Nie odnosi się.	Propozycja dotyczy wprowadzenia przepisu umożliwiającego dokonanie usunięcia pojazdu poprzez jego pilotowanie. W przypadkach określonych w art. 130a ust. 1 pkt 3 i ust. 1a, usunięcie pojazdu w typowy sposób jest praktycznie niewykonalne, a z reguły stan techniczny pojazdu podlegającego usunięciu nie budzi zastrzeżeń, a więc pojazd ten może być przemieszczony na własnych kołach i przez jego dotychczasowego kierowcę. Jednocześnie istotne są koszty usunięcia pojazdu – niewątpliwie nakład pracy przy usunięciu ciężkiego pojazdu i użycie w tym celu specjalistycznego sprzętu jest znacznie większy, niż zastosowanie np. samochodu osobowego do pilotowania usuwanego pojazdu. W związku z tym proponuje się dodanie art. 130a ust. 4d
5.	Nie odnosi się.	Art. 130a ust. 5c otrzymuje brzmienie: „5c. Pojazd usunięty w przypadkach określonych w ust. 1–2, umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i przechowywanie.”	Nie odnosi się.	Jest to zmiana redakcyjna mająca na względzie konieczność zachowania jednolitej terminologii, należy zauważyć, że np. w ust. 6a i 10h mówi się o opłatach za przechowywanie pojazdu, natomiast w ust. 5c jest mowa o opłacie za parkowanie. W związku z tym proponuje się dokonanie

				odpowiedniej korekty brzmienia ust. 5c.
6.	Nie odnosi się.	Nie odnosi się.	<p>„W art. 130a ust 6 zd. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Rada powiatu, biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań, o których mowa w ust 1-2 oraz koszty usuwania i przechowywania pojazdów na obszarze danego powiatu, ustala, w drodze uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego, wysokość opłat, o których mowa w ust 5c oraz wysokość kosztów o których mowa w ust 2a.”</p>	<p>Propozycja ZPP dotyczy zniesienia obowiązku corocznego ustalania wysokości opłat i kosztów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg i ich przechowywaniem. W chwili obecnej rada powiatu jest zobowiązana do corocznego ustalania wysokości opłat i kosztów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg i ich przechowywaniem nawet wówczas, gdy stawki te mają pozostać na dotychczasowym poziomie.</p> <p>W opinii MSW propozycja ZPP jest zasadna.</p>
7.	Nie odnosi się.	<p>w art. 130a ust. 6a:</p> <p>lit. g otrzymuje brzmienie: „g) pilotowanie pojazdu – 100 zł; za każdą dobę przechowywania – stawka w wysokości określonej odpowiednio w lit. d-f.”</p>	Nie odnosi się.	<p>W obecnym stanie prawnym w zakresie uiszczenia opłaty za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne z naruszeniem warunków tego przewozu istnieje nieracjonalny dualizm. Część kosztów ustala rada powiatu, w szczególności w formie opłaty za usunięcie pojazdu, niezależnie od jego masy i potrzeby wykonania innych czynności przystosowujących taki pojazd do usunięcia, a druga część (postój, czynności zabezpieczające) jest ustalana głównie w drodze umowy.</p>

				W tym świetle wyznaczanie ustawowego limitu opłat dla wykonywania czynności, w ramach których nakład pracy i stosowane środki uzależnione są od wielu czynników, jest nieuzasadnione.
8.	<p>Art. 130a ust. 10a otrzymuje brzmienie: „10a. Starosta występuje z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia, jednak nie później niż w ciągu 30 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 10 albo 10d.”</p>	<p>Art. 130a ust. 10a otrzymuje brzmienie: „10a. Starosta występuje z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia, jednak nie później niż w ciągu 30 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 10 albo 10d.”</p>	<p>Opinia ZPP do propozycji zawartej w senackim projekcie ustawy dotyczącej zmiany art. 130a ust 10a: „określenie terminu złożenia przez starostę wniosku o orzeczenie przypadku pojazdu na rzecz powiatu (art. 1 pkt 2) – zmianę tę oceniamy pozytywnie co do kierunku proponując jednak zmianę redakcyjną. W obecnym stanie prawnym wnioski o orzeczenie przypadku jest składany po upływie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia (art. 130a ust 10 Prawa o ruchu drogowym), jednak nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia właściciela (art. 130a ust 10a). Przepisy te w niewielkiej liczbie przypadków – gdy ustalenie właściciela następuje pod koniec 3-miesięcznego terminu przechowywania – prowadzą do sytuacji, w której starosta nie może złożyć wniosku bezpośrednio po upływie 3-miesięcznego terminu,</p>	<p>Brak różnicy między propozycjami Senatu i Policji. Związek Powiatów Polskich postuluje zmianę redakcyjną jednak nie proponuje konkretnego brzmienia przepisu. W związku z powyższym nie można wyrazić opinii co do zasadności propozycji ZPP.</p>

			gdyż musi zachować 30-dniowy termin liczony od chwili powiadomienia właściciela pojazdu. Zaproponowana redakcja przepisu tej sytuacji nie uwzględnia, co w ocenie ZPP wymaga korekty;"	
9.	Nie odnosi się.	W art. 130a uchyla się ust. 10f	„ W art. 130a ust 10f skreśla się zdanie 2”	Różnice: Proponuje się uchylenie art. 130a ust. 10f, regulującego wykonanie orzeczenia sądu o przypadku pojazdu. Należy zauważyć, że przepisem tym ustawodawca narzucił staroście sposób postępowania z pojazdem, który stał się własnością powiatu, a więc jego mieniem. Przepis ten stoi w sprzeczności z art. 32 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.), który to przepis kompetencje w zakresie gospodarowania mieniem powiatu nadaje zarządowi powiatu. Wprowadza to wątpliwości interpretacyjne w ustaleniu, które przepisy mają zastosowanie jako normy szczególne: przepisy ustawy o recyklingu pojazdów lub ustawy o odpadach, czy też przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazujące tryb egzekucyjny dla zagospodarowania mienia powiatu, jakim jest przewłaszczony pojazd.

				ZPP proponuje jedynie uchylenie zdania 2 w art. 130a ust 10f. W stanowisku ZPP brak uzasadnienia dla zaproponowanego rozwiązania.
10.	Nie odnosi się.	Nie odnosi się.	<p>„W art. 130a po ust. 10f dodaje się ust 10fa w brzmieniu:</p> <p>„10fa. Powiat, na którego rzecz orzeczono przepadek pojazdu, jest zwolniony przez pierwsze 30 dni od dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz zapłaty podatku od środków transportu, chyba że wykorzystał pojazd w ruchu lub nie przekazał w tym czasie pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów”</p>	<p>ZPP proponuje zwolnienie powiatu z obowiązku rejestracji pojazdu, zawierania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz uiszczania podatku od środków transportu przez określony czas, np. 30 dni.</p> <p>Natomiast w propozycji stanowisku Policji znajduje się projekt przepisu całkowicie zwalniającego powiat z obowiązku zawierania umowy OC (art. 2 projektu opracowanego w MSW). W pozostałym zakresie propozycja ZPP nie pokrywa się z propozycją wynikającą ze stanowiska KGP.</p> <p>W opinii MSW należy dążyć do przyjęcia propozycji ZPP w zakresie zwolnienie powiatu z obowiązku rejestracji pojazdu oraz uiszczania podatku od środków transportu przez określony czas. W zakresie zwolnienia z obowiązku zawierania umów OC zasadnym jest przyjęcie rozwiązania zaproponowanego przez Policję.</p>
11.	Nie odnosi się.	Nie odnosi się.	„W art. 130 a po ust. 10e dodaje	Propozycja ZPP dotyczy określenia

			<p>się ust 10ea w brzmieniu: „10ea. Jeżeli sąd odmówi orzeczenia przepadku pojazdu ze względu na bezzasadność jego usunięcia lub ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego pojazd jest bezzwłocznie zwracany właścicielowi, a koszty usunięcia i przechowywania ponoszą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w przypadku bezzasadnego usunięcia – podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu; 2) w przypadku sprzeczności przepadku z zasadami współżycia społecznego – Skarb Państwa” 	<p>sposobu postępowania w przypadku odmowy orzeczenia przepadku pojazdu.</p> <p>Propozycja ta, w zakresie zwolnienia z obowiązku zawierania umów OC, realizuje wskazania wynikające z raportu NIK, jednak nie sformułowane literalnie we wnioskach de lege ferenda.</p>
12.	<p>Art. 130a ust. 10h zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub zniszczeniem pojazdu powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do zakończenia postępowania ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu.”;</p>	<p>Art. 130a ust. 10h otrzymuje brzmienie: „10h. Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub przetworzeniem pojazdu wycofanego z eksploatacji, powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do wystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 10d i 10i. Decyzję o zapłacie tych kosztów wydaje starosta:</p>	<p>Opinia ZPP do propozycji zmiany art. 130a ust 10h zdanie pierwsze, zawartej w senackim projekcie ustawy: „zmianę redakcyjną w przepisie określającym osobę zobowiązaną do ponoszenia kosztów postępowania z usuniętym z drogi, a nieodebrany pojazdem (art. 1 pkt 3). Zmiana ta nie została opisana w uzasadnieniu, wydaje się że jej celem jest odstąpienie od enumeratywnego wymienienia wyjątków od zasady ponoszenia kosztów przez dotychczasowego od</p>	<p>Różnice:</p> <p>Przepis w brzmieniu zaproponowanym przez Senat jest niezrozumiały – w istocie bowiem powtarza dotychczasową treść ustawy, pomijając przy tym istotne odwołanie do ust. 10d (gdy właściciela nie ustalono) oraz ust. 10i (gdy w chwili usunięcia pojazd był we władaniu innej osoby, np., na podstawie umowy leasingu). Można tylko domniemywać, że w proponowanej zmianie, w kontekście proponowanego nowego</p>

		<p>1) niezwłocznie po uprawomocnieniu się orzeczenia w sprawie przypadku pojazdu;</p> <p>2) w przypadku, o którym mowa w ust. 2a, jeżeli powstałe koszty nie zostały dobrowolnie uiszczone przez osobę zobowiązaną w terminie 7 dni od dnia wydania dyspozycji usunięcia pojazdu</p>	<p>zasady ponoszenia kosztów przez dotychczasowego właściciela pojazdu na rzecz zastosowania reguły kolizyjnej lex specialis derogat legi Generali. Uważamy, że cel zaproponowanej zmiany powinien być wyraźnie w uzasadnieniu wskazany;"</p>	<p>ust. 10ha, a także w związku z ustaleniami NIK, chodzi o sprecyzowanie, że obliczanie kosztów ponoszonych przez właściciela powinno kończyć się z dniem złożenia wniosku o przewłaszczenie pojazdu, o którym mowa w ust. 10, a nie jak dotychczas – z dniem zakończenia postępowania.</p> <p>Propozycja wynikająca ze stanowiska Policji stanowi doprecyzowanie projektu senackiego poprzez wskazanie terminu wydania decyzji o zapłacie kosztów.</p> <p>Postulat ZPP dotyczący uzupełnienia uzasadnienia został uwzględniony w projekcie opracowanym w MSW.</p>
13.	<p>W art. 130a po ust. 10h dodaje się ust. 10ha w brzmieniu: „10ha. Koszty związane z przechowywaniem pojazdu powstałe po upływie terminu na złożenie wniosku, o którym mowa w ust. 10a, a przed złożeniem tego wniosku ponosi powiat.”.</p>	<p>W art. 130a po ust. 10h dodaje się ust. 10ha w brzmieniu: „10ha. Koszty związane z przechowywaniem pojazdu powstałe po upływie terminu na złożenie wniosku, o którym mowa w ust. 10a, ponosi powiat.”</p>	<p>Opinia ZPP do propozycji dodania w art. 130a ust 10ha zawartej w senackim projekcie ustawy: „wprowadzenie zasady pokrywania kosztów przechowywania pojazdu w okresie zwłoki w złożeniu wniosku o orzeczenie przypadku pojazdu przez powiat (art. 1 pkt 4). Rozwiązanie to może wiązać się z dodatkowymi wydatkami sektora samorządowego. Uwzględniając</p>	<p>Brak różnic.</p>

			jednak fakt, że skutek ten wystąpi jedynie w przypadku niewłaściwego działania starosty nie wnosimy zastrzeżeń do zaproponowanego przepisu”	
14.	Nie odnosi się.	<p>Art. 2. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 i z 2014 r. poz. 827) w art. 23 po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:</p> <p>„1b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy powiatu, który został posiadaczem pojazdu w trybie art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), o ile pojazd nie został wprowadzony do ruchu.”</p>	Nie odnosi się.	<p>Propozycja dotyczy zniesienia obowiązku zawierania przez powiat umowy ubezpieczenia OC pojazdu, który stał się jego własnością po orzeczeniu przez sąd przepadku pojazdu na rzecz tego powiatu. Z reguły są to pojazdy bezużyteczne, które, poza nielicznymi wyjątkami, jako pojazdy wycofane z eksploatacji są poddawane przetworzeniu i nie będą wprowadzane do ruchu. A zatem zawieranie umowy ubezpieczenia OC, w praktyce – na okres związany z przeprowadzeniem procedury przekazania pojazdu wycofanego z eksploatacji do przetworzenia – jest nieracjonalne i generuje dla powiatu niczym nieuzasadnione koszty i nakład pracy.</p> <p>Propozycja ta, realizuje wskazania wynikające z raportu NIK, jednak nie sformułowane literalnie we wnioskach de lege ferenda.</p>
15.	Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.	Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.	Nie odnosi się.	Różnica w numeracji przepisów wynika z rozszerzającego charakteru propozycji wynikających ze stanowiska Policji, w stosunku do

				projektu senackiego.
--	--	--	--	----------------------

Ponadto Związek Powiatów Polskich proponuje rozszerzenia projektu o jednoznaczne przesądzenie, że pojazdy których ustawowy termin przechowywania upłynął do dnia 11 czerwca 2009 r. przeszły na własność Skarbu Państwa i tym samym Skarb Państwa ponosi koszty ich przechowywania.

Propozycja ta koreluje ze zgłoszoną przez Ministra Finansów propozycją uzupełnienia projektu o wskazanie w art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r, o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz 1018), właściwej statio fisci Skarbu Państwa zobowiązanej do pokrycia kosztów przechowywania ww. pojazdów oraz trybu i sposobu ich wypłaty.

Propozycje te nie dotyczą realizacji wniosków NIK. Ponadto przechodzenie ww. pojazdów na własność Skarbu Państwa oraz wskazanie właściwej statio fisci nie należy do właściwości MSW, jednakże ww. propozycje nie budzą sprzeciwu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

KLL 146/15
(15.05.2015)

Augustów dnia: 2015-04-30

Pan

Piotr Zientarski

Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Pnie Przewodniczący

W nawiązaniu do pisma Ministerstwa Spraw Wewnętrznych DN-PP-0717-9/2014/PO dotyczącego proponowanych zmian ustawy Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740) pragniemy jako Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa wyrazić swoje stanowisko dotyczące proponowanych zmian.

Jako Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa na równi z Związkiem Powiatów Polskich jesteśmy wykonawcami ustawy Prawo o ruchu drogowym Art. 130a. W równy sposób realizacja zadań w przedmiotowej ustawie dotyczy firm Pomocy Drogowej, jak również Starostwa, w związku z powyższym uważamy za zasadne odniesienie się do propozycji zaproponowanych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym art.130a.


Z przedstawionego pisma wynika, iż „Minister Finansów zgłosił propozycje uzupełnienia projektu o wskazanie w art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r, o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw (Dz.U. Nr 152, poz 1018) właściwej statio fisci Skarbu Państwa zobowiązanej do pokrycia kosztów przechowywania pojazdów ustawowy termin przechowywania upłynął do dnia 11 czerwca 2009 r oraz trybu i sposobu ich wypłaty.” Uważamy, że brak jest konkretnej informacji, kto w imieniu Skarbu Państwa ma realizować przedmiotowe zobowiązania. Należy w propozycji uzupełnienia przedmiotowego projektu wskazać na konkretny Urząd (Urząd Skarbowy, odpowiedni Sąd, Starostwo lub inny urząd reprezentujący Skarb Państwa).

Brak odpowiedniej informacji, kto w imieniu Skarbu Państwa pokryje koszty przechowywania pojazdów gdzie ustawowy termin przechowywania upłynął do dnia 11.06.2009 roku. Dochodzenie zapłaty w Sądach w obecnej formie prawnej jest przez naszych przedsiębiorców bardzo utrudnione, gdyż pomimo odpowiednich wyroków Sądowych za przechowywanie przedmiotowych pojazdów nie ma instytucji, która w imieniu Skarbu Państwa może pokryć należne zobowiązania.

W dołączonym załączniku do pisma jako Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa zamieszczamy nasze propozycje i uwagi dotyczące Projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740).

Zawarte propozycje dotyczące przedmiotowych zmian przez środowisko firm pomocy drogowej uważa się za zasadne rozstrzygnięcie w toku podjętych prac legislacyjnych.

Z wyrazami szacunku

w imieniu zarządu SPPD
Piotr Szkwarek

Piotr Szkwarek
Polska Pomoc Drogowa


Propozycje Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa do Projektu ustawy o zmianach ustawy Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740).

Lp.	Propozycje Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa	Uwagi
1	<p>Ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2a. Od usunięcia pojazdu odstępuje się, jeżeli przed wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu lub w trakcie usuwania pojazdu ustaną przyczyny jego usunięcia. Jeżeli wydanie dyspozycji usunięcia pojazdów w przypadkach, o których mowa w ust. 1-2, spowodowało powstanie kosztów, do ich pokrycia jest obowiązany właściciel pojazdu lub jego użytkownik w chwili ich powstania”.</p>	<p>Propozycja dotyczy wskazania terminu uiszczenia kosztów tzw. przerwania usunięcia pojazdu, o ile wystąpiły po wydaniu dyspozycji. Proponowana zmiana przez Policję utrudni egzekucję powstałych zobowiązań, w szczególności obcokrajowców.</p>
2	<p>„W art. 130a po ust 6e dodaje się ust 6f w brzmieniu: „6f. Jeżeli koszt usunięcia pojazdu z drogi był wyższy niż opłata, o której mowa w ust 6a, właściciel pojazdu lub jego użytkownik jest obowiązany do uiszczenia różnicy. Przepis ust 10h zd. 2 oraz ust 10j-10l stosuje się odpowiednio”.</p>	<p>Propozycja SPPD dotyczy ustalenia, że opłata uiszczona przez właściciela lub użytkownika pojazdu nie może być niższa niż rzeczywisty koszt usunięcia pojazdu z drogi.</p>
3	<p>Po ust. 4 dodaje się ust. 4A w brzmieniu: „4a Podmiot, który wydał dyspozycje usunięcia pojazdu powiadamia o tym właściwego miejscowo starostę.”</p>	<p>Opinia SPPD do propozycji zawartej w senackim projekcie ustawy, dotyczącej dodania w art. 130a ustępu 4a. zmianę tę ocenia pozytywnie.</p>
4	<p>Art. 130a ust. 4D „ W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lub ust. 1a, usunięcie pojazdu może nastąpić w formie pilotowania na parking strzeżony, z zastrzeżeniem art. 64 ust. 1 pkt. 3.”</p>	<p>Zdaniem SPPD propozycja wprowadzenia przepisu umożliwiającego dokonanie usunięcia pojazdu poprzez jego pilotowanie w przypadkach określonych w art. 130a ust. 1 pkt 3 i ust 1a, jest zasadna, pod warunkiem zastosowania Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie pojazdów wykonujących pilotaż.</p>
5	<p>SPPD nie odnosi się.</p>	<p>Brak różnic.</p>
6	<p>SPPD nie odnosi się.</p>	<p>W opinii SPPD propozycja ZPP jest zasadna.</p>

7	w art. 130a ust. 6a: lit. g) 50 % ceny usunięcia pojazdu; za każdą dobę przechowywania – stawka w wysokości określonej odpowiednio w lit. d-f.”	Zdaniem SPPD wyznaczenie ustawowego limitu opłat w wysokości 50 % ceny usunięcia pojazdu mieści się w czynnościach, w ramach których nakład pracy i stosowne środki pozwolą na pokrycie niezbędnych kosztów związanych z wykonaniem powierzonego zadania.
8	SPPD nie odnosi się.	SPPD podziela stanowisko ZPP.
9	SPPD nie odnosi się.	SPPD podziela stanowisko ZPP.
10	SPPD nie odnosi się.	SPPD podziela stanowisko ZPP.
11	SPPD nie odnosi się.	SPPD podziela stanowisko ZPP.
12	SPPD nie odnosi się.	SPPD podziela stanowisko ZPP.
13	SPPD nie odnosi się.	Brak różnic.
14	SPPD nie odnosi się.	SPPD podziela stanowisko Policji.
15	SPPD nie odnosi się.	Brak różnic.

Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa proponuje rozszerzenie projektu o jednoznaczne przesądzenie, że pojazdy których ustawowy termin przechowywania upłynął do dnia 11 czerwca 2009 r. przeszły na własność Skarbu Państwa i tym Skarb Państwa ponosi koszty ich transportu i przechowywania. W imieniu Skarbu Państwa koszty te ponosi odpowiedni Urząd Skarbowy.

Na polskich drogach jeździ aż ćwierć miliona pojazdów bez OC wynika z danych Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, Rośnie wartość odszkodowań wypłacanych osobom poszkodowanym przez nieubezpieczonych kierowców. To oznacza, że muszą się na nie złożyć kupujący obowiązkowe OC. Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa proponuje rozszerzenie projektu o jednoznaczne przesądzenie, że pojazdy które nie posiadają obowiązkowego ubezpieczenia OC podczas kontroli drogowej były obligatoryjnie usuwane na parking starostwa.

Projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740)

Lp.	Propozycje wynikające z projektu senackiego	Propozycje wynikające ze stanowiska Policji	Propozycje związku Powiatów Polskich	Uwagi
1.	Nie odnosi się.	ust. 2a otrzymuje brzmienie: „2a. Od usunięcia pojazdu odstępuje się, jeżeli przed wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu lub w trakcie usuwania pojazdu ustana przyczyna jego usunięcia. Jeżeli wydanie dyspozycji usunięcia pojazdu w przypadkach, o których mowa w ust. 1–2, spowodowało powstanie kosztów, do ich pokrycia jest obowiązany właściciel pojazdu w terminie <u>7 dni</u> od ich powstania. Przepis ust. 10i stosuje się odpowiednio.”;	Nie odnosi się.	Propozycja dotyczy wskazania terminu uiszczenia kosztów tzw. przerwane go usunięcia pojazdu, o ile wystąpiły po wydaniu dyspozycji usunięcia pojazdu.
2.	Nie odnosi się.	Nie odnosi się.	„W art. 130a po ust 2a dodaje się ust 2b w brzmieniu: 2b. Przepisy ust 1 pkt 1 i ust 2 pkt 2 nie mają zastosowania do pojazdów uczestniczących w zdarzeniu drogowym” lub „W art. 130a po ust 6e dodaje się ust 6f w brzmieniu: „6f. Jeżeli koszt usunięcia pojazdu z drogi był wyższy niż opłata, o której mowa w ust 6a, właściciel pojazdu jest obowiązany do uiszczenia różnicy. Przepis ust 10h zd. 2 oraz ust 10j-10l stosuje się	Propozycja ZPP dotyczy przesądzenia, że art. 130a ustawy Prawo o ruchu drogowym nie dotyczy pojazdów powypadkowych. Alternatywna propozycja ZPP dotyczy ustalenia, że opłata uiszczana przez właściciela usuniętego pojazdu nie może być niższa niż rzeczywisty koszt usunięcia pojazdu z drogi. W opinii MSW uzasadnione jest przyjęcie rozwiązania alternatywnego zgodnie z którym opłata uiszczana przez właściciela

			odpowiednio.”	usuniętego pojazdu nie może być niższa niż rzeczywisty koszt usunięcia pojazdu z drogi.
3.	<p>po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:</p> <p>„4a. Podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu powiadamia o tym właściwego miejscowo starostę.”</p>	<p>po ust. 4 dodaje się ust. 4a-4d w brzmieniu:</p> <p>„4a. Podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu powiadamia o tym niezwłocznie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) właściwego miejscowo komendanta powiatowego (miejskiego, rejonowego) Policji, ze wskazaniem parkingu strzeżonego, na którym umieszczono pojazd, przesyłając mu kopię dyspozycji; 2) właściciela pojazdu; 3) osobę, która dysponowała pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego w chwili jego usunięcia, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5 albo ust. 3; 4) właściwego miejscowo starostę. <p>4b. Przepisu ust. 4a pkt 1-3 nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w ust. 2a.</p> <p>4c. Komendant powiatowy (miejski lub rejonowy) Policji właściwy ze względu na miejsce usunięcia pojazdu</p>	<p>Opinia ZPP do propozycji zawartej w senackim projekcie ustawy, dotyczącej dodania w art. 130a ustępu 4a:</p> <p>„nałożenie na podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu obowiązku poinformowania właściwego starosty (art. 1 pkt 1) – zmianę tę oceniamy pozytywnie. Umożliwi ona powzięcie przez starostów dostatecznie wcześniej informacji o usunięciu i przechowywaniu pojazdu;”</p>	<p>Różnice:</p> <p>Projekt senacki nakłada na podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu obowiązek powiadomienia o tym właściwego starosty. A więc obowiązek powiadomienia starosty o określonym fakcie jest ustalany ustawą.</p> <p>Propozycje wynikające ze stanowiska Policji:</p> <p>Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846) ten wydający dyspozycję usunięcia pojazdu podmiot jest zobowiązany do powiadomienia również komendanta powiatowego Policji, właściciela pojazdu bądź osoby dysponującej pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego. W związku z czym zaproponowano przeniesienie tych rozwiązań bezpośrednio do treści</p>

	<p>proceeds the record of removed vehicles, within which the following data are recorded:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) vehicle – brand, type, model and registration number; 2) subject removing the vehicle – name of the subject, first and last name of the person performing the activity related to the removal of the vehicle; 3) parking guarded, in which the vehicle was removed – name of the subject managing the parking; 4) owner or possessor – accordingly: first and last name or name, address of residence or office, in reference to the physical person – PESEL number, and if not possessed – identification number; 5) person authorized to use or receive the vehicle – first and last name, address of residence, PESEL number, and if not possessed – identification number. 		<p>act</p> <p>Solution proposed by the Senate creates a discrepancy in the same subject. According to the proposal of the Senate, the same subject would be obliged to inform other organs/persons about the removal of the vehicle, on the basis of two separate legal acts (starosta – on the basis of the act, other organs and persons – on the basis of the regulation).</p> <p>Ponadto, w związku z faktycznym prowadzeniem przez komendanta Policji ewidencji usuniętych pojazdów, co wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych, niezbędne jest uregulowanie w ustawie również i tych kwestii. Dlatego też proponuje się w tym miejscu dodanie ust. 4a, 4b i 4c.</p>
--	---	--	--

4.	Nie odnosi się.	Art. 130a ust. 4d. „W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 lub ust. 1a, usunięcie pojazdu może nastąpić w formie pilotowania na parking strzeżony, z zastrzeżeniem art. 64 ust. 1 pkt 3.”;	Nie odnosi się.	Propozycja dotyczy wprowadzenia przepisu umożliwiającego dokonanie usunięcia pojazdu poprzez jego pilotowanie. W przypadkach określonych w art. 130a ust. 1 pkt 3 i ust. 1a, usunięcie pojazdu w typowy sposób jest praktycznie niewykonalne, a z reguły stan techniczny pojazdu podlegającego usunięciu nie budzi zastrzeżeń, a więc pojazd ten może być przemieszczony na własnych kołach i przez jego dotychczasowego kierowcę. Jednocześnie istotne są koszty usunięcia pojazdu – niewątpliwie nakład pracy przy usunięciu ciężkiego pojazdu i użycie w tym celu specjalistycznego sprzętu jest znacznie większy, niż zastosowanie np. samochodu osobowego do pilotowania usuwanego pojazdu. W związku z tym proponuje się dodanie art. 130a ust. 4d
5.	Nie odnosi się.	Art. 130a ust. 5c otrzymuje brzmienie: „5c. Pojazd usunięty w przypadkach określonych w ust. 1–2, umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i przechowywanie.”	Nie odnosi się.	Jest to zmiana redakcyjna mająca na względzie konieczność zachowania jednolitej terminologii, należy zauważyć, że np. w ust. 6a i 10h mówi się o opłatach za przechowywanie pojazdu, natomiast w ust. 5c jest mowa o opłacie za parkowanie. W związku z tym proponuje się dokonanie

				odpowiedniej korekty brzmienia ust. 5c.
6.	Nie odnosi się.	Nie odnosi się.	„W art. 130a ust 6 zd. 1 otrzymuje brzmienie: „Rada powiatu, biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań, o których mowa w ust 1-2 oraz koszty usuwania i przechowywania pojazdów na obszarze danego powiatu, ustala, w drodze uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego, wysokość opłat, o których mowa w ust 5c oraz wysokość kosztów o których mowa w ust 2a.”	Propozycja ZPP dotyczy zniesienia obowiązku corocznego ustalania wysokości opłat i kosztów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg i ich przechowywaniem. W chwili obecnej rada powiatu jest zobowiązana do corocznego ustalania wysokości opłat i kosztów związanych z usuwaniem pojazdów z dróg i ich przechowywaniem nawet wówczas, gdy stawki te mają pozostać na dotychczasowym poziomie. W opinii MSW propozycja ZPP jest zasadna.
7.	Nie odnosi się.	w art. 130a ust. 6a: lit. g otrzymuje brzmienie: „g) pilotowanie pojazdu – 100 zł; za każdą dobę przechowywania – stawka w wysokości określonej odpowiednio w lit. d-f.”	Nie odnosi się.	W obecnym stanie prawnym w zakresie uiszczenia opłaty za usunięcie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne z naruszeniem warunków tego przewozu istnieje nieracjonalny dualizm. Część kosztów ustala rada powiatu, w szczególności w formie opłaty za usunięcie pojazdu, niezależnie od jego masy i potrzeby wykonania innych czynności przystosowujących taki pojazd do usunięcia, a druga część (postój, czynności zabezpieczające) jest ustalana głównie w drodze umowy.

				W tym świetle wyznaczenie ustawowego limitu opłat dla wykonywania czynności, w ramach których nakład pracy i stosowane środki uzależnione są od wielu czynników, jest nieuzasadnione.
8.	<p>Art. 130a ust. 10a otrzymuje brzmienie: „10a. Starosta występuje z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia, jednak nie później niż w ciągu 30 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 10 albo 10d.”</p>	<p>Art. 130a ust. 10a otrzymuje brzmienie: „10a. Starosta występuje z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia, jednak nie później niż w ciągu 30 dni od dnia upływu terminu, o którym mowa w ust. 10 albo 10d.”</p>	<p>Opinia ZPP do propozycji zawartej w senackim projekcie ustawy dotyczącej zmiany art. 130a ust 10a: „określenie terminu złożenia przez starostę wniosku o orzeczenie przypadku pojazdu na rzecz powiatu (art. 1 pkt 2) – zmianę tę oceniamy pozytywnie co do kierunku proponując jednak zmianę redakcyjną. W obecnym stanie prawnym wniosek o orzeczenie przypadku jest składany po upływie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia (art. 130a ust 10 Prawa o ruchu drogowym), jednak nie wcześniej niż przed upływem 30 dni od dnia powiadomienia właściciela (art. 130a ust 10a). Przepisy te w niewielkiej liczbie przypadków – gdy ustalenie właściciela następuje pod koniec 3-miesięcznego terminu przechowywania – prowadzą do sytuacji, w której starosta nie może złożyć wniosku bezpośrednio po upływie 3-miesięcznego terminu,</p>	<p>Brak różnicy między propozycjami Senatu i Policji. Związek Powiatów Polskich postuluje zmianę redakcyjną jednak nie proponuje konkretnego brzmienia przepisu. W związku z powyższym nie można wyrazić opinii co do zasadności propozycji ZPP.</p>

			gdyż musi zachować 30-dniowy termin liczony od chwili powiadomienia właściciela pojazdu. Zaproponowana redakcja przepisu tej sytuacji nie uwzględnia, co w ocenie ZPP wymaga korekty;"	
9.	Nie odnosi się.	W art. 130a uchyla się ust. 10f	„W art. 130a ust 10f skreśla się zdanie 2”	Różnice: Proponuje się uchylenie art. 130a ust. 10f, regulującego wykonanie orzeczenia sądu o przeładku pojazdu. Należy zauważyć, że przepisem tym ustawodawca narzucił staroście sposób postępowania z pojazdem, który stał się własnością powiatu, a więc jego mieniem. Przepis ten stoi w sprzeczności z art. 32 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 595, z późn. zm.), który to przepis kompetencje w zakresie gospodarowania mieniem powiatu nadaje zarządowi powiatu. Wprowadza to wątpliwości interpretacyjne w ustaleniu, które przepisy mają zastosowanie jako normy szczególne: przepisy ustawy o recyklingu pojazdów lub ustawy o odpadach, czy też przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazujące tryb egzekucyjny dla zagospodarowania mienia powiatu, jakim jest przewłaszczony pojazd.

				ZPP proponuje jedynie uchylene zdania 2 w art. 130a ust 10f. W stanowisku ZPP brak uzasadnienia dla zaproponowanego rozwiazania.
10.	Nie odnosi się.	Nie odnosi się.	<p>„W art. 130a po ust. 10f dodaje się ust 10fa w brzmieniu:</p> <p>„10fa. Powiat, na którego rzecz orzeczono przepadek pojazdu, jest zwolniony przez pierwsze 30 dni od dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu z obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz zapłaty podatku od środków transportu, chyba że wykorzystał pojazd w ruchu lub nie przekazał w tym czasie pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów”</p>	<p>ZPP proponuje zwolnienie powiatu z obowiązku rejestracji pojazdu, zawierania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz uiszczania podatku od środków transportu przez określony czas, np. 30 dni.</p> <p>Natomiast w propozycji stanowisku Policji znajduje się projekt przepisu całkowicie zwalniającego powiat z obowiązku zawierania umowy OC (art. 2 projektu opracowanego w MSW). W pozostałym zakresie propozycja ZPP nie pokrywa się z propozycją wynikającą ze stanowiska KGP.</p> <p>W opinii MSW należy dążyć do przyjęcia propozycji ZPP w zakresie zwolnienie powiatu z obowiązku rejestracji pojazdu oraz uiszczania podatku od środków transportu przez określony czas. W zakresie zwolnienia z obowiązku zawierania umów OC zasadnym jest przyjęcie rozwiązania zaproponowanego przez Policję.</p>
11.	Nie odnosi się.	Nie odnosi się.	„W art. 130 a po ust. 10e dodaje	Propozycja ZPP dotyczy określenia

			<p>się ust 10ea w brzmieniu: „10ea. Jeżeli sąd odmówi orzeczenia przepadku pojazdu ze względu na bezzasadność jego usunięcia lub ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego pojazd jest bezzwłocznie zwracany właścicielowi, a koszty usunięcia i przechowywania ponoszą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w przypadku bezzasadnego usunięcia – podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu; 2) w przypadku sprzeczności przepadku z zasadami współżycia społecznego – Skarb Państwa” 	<p>sposobu postępowania w przypadku odmowy orzeczenia przepadku pojazdu.</p> <p>Propozycja ta, w zakresie zwolnienia z obowiązku zawierania umów OC, realizuje wskazania wynikające z raportu NIK, jednak nie sformułowane literalnie we wnioskach de lege ferenda.</p>
12.	<p>Art. 130a ust. 10h zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub zniszczeniem pojazdu powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do zakończenia postępowania ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu.”;</p>	<p>Art. 130a ust. 10h otrzymuje brzmienie: „10h. Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub przetworzeniem pojazdu wycofanego z eksploatacji, powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do wystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 10d i 10i. Decyzję o zapłacie tych kosztów wydaje starosta:</p>	<p>Opinia ZPP do propozycji zmiany art. 130a ust 10h zdanie pierwsze, zawartej w senackim projekcie ustawy: „zmianę redakcyjną w przepisie określającym osobę zobowiązaną do ponoszenia kosztów postępowania z usuniętym z drogi, a nieodebrany pojazdem (art. 1 pkt 3). Zmiana ta nie została opisana w uzasadnieniu, wydaje się że jej celem jest odstąpienie od enumeratywnego wymienienia wyjątków od zasady ponoszenia kosztów przez dotychczasowego od</p>	<p>Różnice:</p> <p>Przepis w brzmieniu zaproponowanym przez Senat jest niezrozumiały – w istocie bowiem powtarza dotychczasową treść ustawy, pomijając przy tym istotne odwołanie do ust. 10d (gdy właściciela nie ustalono) oraz ust. 10i (gdy w chwili usunięcia pojazd był we władaniu innej osoby, np., na podstawie umowy leasingu). Można tylko domniemywać, że w proponowanej zmianie, w kontekście proponowanego nowego</p>

		<p>1) niezwłocznie po uprawomocnieniu się orzeczenia w sprawie przypadku pojazdu;</p> <p>2) w przypadku, o którym mowa w ust. 2a, jeżeli powstałe koszty nie zostały dobrowolnie uiszczone przez osobę zobowiązaną w terminie 7 dni od dnia wydania dyspozycji usunięcia pojazdu</p>	<p>zasady ponoszenia kosztów przez dotychczasowego właściciela pojazdu na rzecz zastosowania reguły kolizyjnej lex specialis derogat legi Generali. Uważany, że cel zaproponowanej zmiany powinien być wyraźnie w uzasadnieniu wskazany;"</p>	<p>ust. 10ha, a także w związku z ustaleniami NIK, chodzi o sprecyzowanie, że obliczanie kosztów ponoszonych przez właściciela powinno kończyć się z dniem złożenia wniosku o przewłaszczenie pojazdu, o którym mowa w ust. 10, a nie jak dotychczas – z dniem zakończenia postępowania.</p> <p>Propozycja wynikająca ze stanowiska Policji stanowi doprecyzowanie projektu senackiego poprzez wskazanie terminu wydania decyzji o zapłacie kosztów.</p> <p>Postulat ZPP dotyczący uzupełnienia uzasadnienia został uwzględniony w projekcie opracowanym w MSW.</p>
13.	<p>W art. 130a po ust. 10h dodaje się ust. 10ha w brzmieniu: „10ha. Koszty związane z przechowywaniem pojazdu powstałe po upływie terminu na złożenie wniosku, o którym mowa w ust. 10a, a przed złożeniem tego wniosku ponosi powiat.”.</p>	<p>W art. 130a po ust. 10h dodaje się ust. 10ha w brzmieniu: „10ha. Koszty związane z przechowywaniem pojazdu powstałe po upływie terminu na złożenie wniosku, o którym mowa w ust. 10a, ponosi powiat.”</p>	<p>Opinia ZPP do propozycji dodania w art. 130a ust 10ha zawartej w senackim projekcie ustawy: „wprowadzenie zasady pokrywania kosztów przechowywania pojazdu w okresie zwłoki w złożeniu wniosku o orzeczenie przypadku pojazdu przez powiat (art. 1 pkt 4). Rozwiązanie to może wiązać się z dodatkowymi wydatkami sektora samorządowego. Uwzględniając</p>	<p>Brak różnic.</p>

			jednak fakt, że skutek ten wystąpi jedynie w przypadku niewłaściwego działania starosty nie wnosimy zastrzeżeń do zaproponowanego przepisu”	
14.	Nie odnosi się.	<p>Art. 2. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 392 i z 2014 r. poz. 827) w art. 23 po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:</p> <p>„1b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy powiatu, który został posiadaczem pojazdu w trybie art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), o ile pojazd nie został wprowadzony do ruchu.”</p>	Nie odnosi się.	<p>Propozycja dotyczy zniesienia obowiązku zawierania przez powiat umowy ubezpieczenia OC pojazdu, który stał się jego własnością po orzeczeniu przez sąd przypadku pojazdu na rzecz tego powiatu. Z reguły są to pojazdy bezużyteczne, które, poza nielicznymi wyjątkami, jako pojazdy wycofane z eksploatacji są poddawane przetworzeniu i nie będą wprowadzane do ruchu. A zatem zawieranie umowy ubezpieczenia OC, w praktyce – na okres związany z przeprowadzeniem procedury przekazania pojazdu wycofanego z eksploatacji do przetworzenia – jest nieracjonalne i generuje dla powiatu niczym nieuzasadnione koszty i nakład pracy.</p> <p>Propozycja ta, realizuje wskazania wynikające z raportu NIK, jednak nie sformułowane literalnie we wnioskach de lege ferenda.</p>
15.	Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.	Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.	Nie odnosi się.	Różnica w numeracji przepisów wynika z rozszerzającego charakteru propozycji wynikających ze stanowiska Policji, w stosunku do

				projektu senackiego.
--	--	--	--	----------------------

Ponadto Związek Powiatów Polskich proponuje rozszerzenia projektu o jednoznaczne przesądzenie, że pojazdy których ustawowy termin przechowywania upłynął do dnia 11 czerwca 2009 r. przeszły na własność Skarbu Państwa i tym samym Skarb Państwa ponosi koszty ich przechowywania.

Propozycja ta koreluje ze zgłoszoną przez Ministra Finansów propozycją uzupełnienia projektu o wskazanie w art. 13 ustawy z dnia 22 lipca 2010 r, o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz 1018), właściwej statio fisci Skarbu Państwa zobowiązanej do pokrycia kosztów przechowywania ww. pojazdów oraz trybu i sposobu ich wypłaty.

Propozycje te nie dotyczą realizacji wniosków NIK. Ponadto przechodzenie ww. pojazdów na własność Skarbu Państwa oraz wskazanie właściwej statio fisci nie należy do właściwości MSW, jednakże ww. propozycje nie budzą sprzeciwu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.



16-300 Augustów, ul. Wypusty
e-mail: biuro@polskapomocdrogowa.pl
KRS 0000356043
NIP 846-164-83-29
Regon 200366054

Augustów 27.05.2015r.

Szanowny Pan Piotr Zientarski
Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

BPS/KU-034/740S/20./15

Szanowny Panie Przewodniczący

W nawiązaniu do pisma z dnia 12 maja 2015r. i w związku z przygotowaniem przez komisję sprawozdania o projekcie ustawy o zmianie ustawy –Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740 S) przedkładamy propozycje i uwagi Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa .

Sugestie zawarte w naszym opracowaniu są głosem środowiska bezpośrednio wykonującego przedmiotowe usługi usuwania i przechowywania pojazdów.

Z wyrazami szacunku

Mirosław Zawadzki

Prezes Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa

Uwagi Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa do SPRAWOZDANIA Komisji Ustawodawczej oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej o projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 740s)

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm. 2) w art. 130 a:

Lp.	Propozycje Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa	Uwagi
1	1) po ust. 2a dodaje się ust. 2 b w brzmieniu: „2b. Koszty, o których mowa w ust. 2a. pokrywa się w chwili ich powstania”.	Propozycja dotyczy wskazania trybu rozliczenia kosztów tzw. przerwania usunięcia pojazdu, o ile wystąpiły po wydaniu dyspozycji. Proponowana przez Policję zmiana utrudni egzekucję powstałych zobowiązań, w szczególności od obcokrajowców, ale również od krajowych właścicieli i użytkowników pojazdów. Propozycja SPPD usprawnia egzekwowanie należności za wykonane czynności dla podmiotu dokonującego usunięcia pojazdu.
2	2) po ust3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a Pojazd zostaje usunięty z drogi na koszt właściciela również wtedy, gdy uczestniczył w wypadku drogowym albo nastąpiła jego awaria, w wyniku czego zaistniały okoliczności, o których mowa w ust.1pkt 1 lub ust.2 pkt 2, a kierujący pojazdem lub inna korzystająca z niego osoba nie są w stanie zabezpieczyć pojazdu we własnym zakresie:.	Propozycja SPPD w zakresie zamiany; „może być usunięty” na „zostaje usunięty”, powoduje rozwianie wszelkich wątpliwości dla służb odpowiedzialnych za porządek na drogach. Proponowana zmiana wprowadzi obligatoryjne usunięcie pojazdu i odblokowanie drogi. Taka zmiana będzie krokiem milowym w usprawnieniu przejezdności i zablokowaniu rosnącej liczby zdarzeń w Polsce (obecnie wg KG Policji ponad 20000 zdarzeń rocznie w wyniku najechania na pojazd unieruchomiony w wyniku awarii, wypadku, pozostawiony). Obecne rozwiązania nie precyzują zasad i podstaw usunięcia pojazdu po kolizji, wypadku i często dochodzi do bardzo dowolnej interpretacji.
3	7) w ust. 6a: a) uchyla się lit. g. b) kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje lit. h w brzmieniu: „h) pojazd nienormatywny – za pilotowanie - 50 % stawki w wysokości określonej odpowiednio w lit. d-f, za każdą dobę przechowywania - stawka w wysokości określonej odpowiednio w lit. d-f”.	Zdaniem SPPD wyznaczenie ustawowego limitu opłat w wysokości 50 % ceny usunięcia pojazdu mieści się w ramach czynności, których nakład pracy i stosowne środki pozwolą na pokrycie niezbędnych kosztów związanych z wykonaniem powierzonego zadania. Proponowana wcześniej kwota 100 zł w żaden sposób nie odpowiada wartości odpowiedzialnego wykonania powierzonego zadania pilotażu.

<p>4</p>	<p>8) po ust. 6d dodaje się pkt 6da w brzmieniu: „6da. Jeżeli pojazd został usunięty z drogi na podstawie ust. 3a, a koszt jego usunięcia lub przechowywania był wyższy niż opłata, o której mowa w ust. 6a, właściciel pojazdu lub osoba uprawniona jest obowiązany do uiszczenia różnicy między rzeczywistymi kosztami, a opłatą bezpośrednio dla podmiotu dokonującego usunięcia lub przechowywania. Przepisy ust. 10J – 10l stosuje się odpowiednio”;</p> <p>po ust. 6e dodaje się pkt 6ea w brzmieniu : „6ea. Jeżeli pojazd został usunięty z drogi na podstawie ust. 3a, a koszt jego usunięcia lub przechowywania był wyższy niż opłata, o której mowa w ust. 6a, właściciel pojazdu lub osoba uprawniona jest obowiązany do uiszczenia różnicy między rzeczywistymi kosztami, a opłatą bezpośrednio dla podmiotu dokonującego usunięcia lub przechowywania. Przepisy ust. 10J – 10l stosuje się odpowiednio”;</p> <p>po ust. 6f dodaje się pkt 6fa w brzmieniu : „6fa. Jeżeli pojazd został usunięty z drogi na podstawie ust. 3a, a koszt jego usunięcia lub przechowywania był wyższy niż opłata, o której mowa w ust. 6a, właściciel pojazdu lub osoba uprawniona jest obowiązany do uiszczenia różnicy między rzeczywistymi kosztami, a opłatą bezpośrednio dla podmiotu dokonującego usunięcia lub przechowywania. Przepisy ust. 10J – 10l stosuje się odpowiednio”;</p>	<p>SPPD proponuje dodanie „lub osoba uprawniona”, Pojazdy, których właścicielem jest Bank, lub inna instytucja, która przekazała swój pojazd w użytkowanie osobie uprawnionej, na użytkownika powinien ciążyć obowiązek dokonania rzeczywistych kosztów związanych z jego usunięciem i przechowywaniem.</p> <p>SPPD proponuje wykreślenie zdania: „Decyzję o zapłacie kosztów, o których mowa w zdaniu pierwszym wydaje starosta.” gdyż Starostowie nie są specjalistami holowania, nie są wykonawcami usługi i nie mogą określać decyzją kosztów jakie są należne przedsiębiorcy. Podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie usług pomocy drogowej, mają stosowną wiedzę na temat ponoszonych przez siebie kosztów. Nie można uzależniać w decyzji Starosty od kosztów jakie poniósł przedsiębiorca, gdyż celem prowadzenia działalności gospodarczej jest wypracowywanie zysku. SPPD nie wyraża również zgody na 30 dniowy termin płatności dotyczący decyzji o naliczeniu kosztów dodatkowych. Praktyka naszych zachodnich sąsiadów pokazuje, że jedynie rozliczenie usługi i kosztów z nią związanych bezpośrednio przed wydaniem pojazdu gwarantuje stu procentową skuteczność ściągnięcia należności. W związku z proponowaną zmianą uważamy zapis dotyczący 30 dniowego terminu płatności za bezzasadny.</p>
<p>5</p>	<p>Po ust 4d dodaje się ust 4e w brzmieniu: „Dyspozycję usunięcia pojazdu realizuje podmiot posiadający aktualnie podpisaną umowę o świadczenie tego typu usług na terenie gdzie znajduje się pojazd przeznaczony do usunięcia”</p>	<p>SPPD stoi na stanowisku, że taki zapis unormuje zasady usuwania pojazdów i podniesie bezpieczeństwo podczas wykonywania tych prac oraz czas realizacji usunięcia pojazdu z drogi. Wyeliminujemy patologiczne sytuacje oczekiwania na pomoc drogową z bardzo dalekich odległości lub stwarzające duże zagrożenie próby usuwania pojazdów maszynami rolniczymi lub budowlanymi.</p>

6	9) ust 10-10b otrzymują brzmienie: „ 10. Starosta w stosunku do pojazdu usuniętego z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1,2 lub 3a, występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie jego przepadku na rzecz powiatu, jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 30 dni od dnia jego usunięcia. Powiadomienie zawiera pouczenie o skutkach nieodebrania pojazdu	SPPD zauważa pewną regułę terminowości odbioru pojazdów. Reguła ta pokazuje, że pojazdy które nie są odebrane w okresie 15-20 dni, nie są w ogóle odbierane. Proponowane przez SPPD skrócenie terminu z 3 miesięcy do 30 dni, spowoduje usprawnienie działania systemu. Bezcelowym jest dotychczasowy 3 miesięczny okres oczekiwania i generowania dużych kosztów.
---	---	--

Art. 4. Koszty o których mowa w art.13 ustawy z dnia 22 lipca 2010r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2010r. Nr 152, poz.1018 i Nr 225 , poz. 1466), ponosi Skarb Państwa reprezentowany przez właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego według stawek obowiązujących w danym czasie, uchwalonych przez Radę Powiatu.

OBJAŚNIENIA OGÓLNE

Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa zrzecza podmioty realizujące bezpośrednio na drodze usługi usuwania pojazdów. Propozycje zmian jakie widzimy są spowodowane naszą troską o stan bezpieczeństwa na polskich drogach. Usuwanie pojazdów o DMC do 3,5 T. nie stanowi większego problemu dla większości firm z branży pomocy drogowej. Problemem jest wypracowanie skutecznego systemu usuwania pojazdów o DMC powyżej 3,5 T, do realizacji których potrzebny jest wysokospecjalistyczny, nowoczesny i kosztowny sprzęt oraz wykwalifikowana, odpowiedzialna i dyspozycyjna załoga.

Polska jest krajem tranzytowym i wiele pojazdów które są usuwane to pojazdy zagranicznych przewoźników. Proszę zauważyć jak na zachodzie Europy rozwiązania systemowe chronią podmioty pomocy drogowej. Funkcjonowanie naszych zakładów (dyspozycyjnych 24h na dobę) nie jest finansowane z budżetu . Podmioty realizujące zadania usuwania i przechowywania pojazdów są znaczną społecznością i stanowią pewną zauważalną gałąź branży motoryzacyjnej. Jesteśmy obywatelami i żądamy protekcji Państwa Polskiego w prowadzonej przez nas działalności. Nie godzimy się na zamknięcie cen na usługi usuwania pojazdów powyżej 3,5 T DMC górną granicą. Podmioty obecnie wykonujące zadania usuwania pojazdów ciężarowych są ograniczone stawką maksymalną, gdzie nikt nie jest w stanie przewidzieć końcowych kosztów powstałych przy obsłudze pojazdu ciężarowego (np. przewrócony na boku, wysypany ładunek, częściowo w rowie przydrożnym). Wylizanie kosztów dodatkowych przez Starostów jest narzuceniem osobom do tego nieprzygotowanym kolejnych obowiązków. Proponowane przez nas zmiany będą bardzo skutecznym narzędziem w rozwiązaniu problemu jaki dziś dotyka np. Policjantów pracujących na drodze (kto wyciągnie pojazd po zdarzeniu drogowym, problem kontaktu z właścicielem pojazdu, kto będzie zleceniodawcą, kto płatnikiem usługi, czy nie będę miał żadnych konsekwencji gdy wydam dyspozycje usunięcia? itp.).

Proponowany 30 dniowy termin płatności po wydaniu decyzji spowoduje nie ściągalność tych kwot, dodatkowe obciążenie wymiaru sprawiedliwości w pozwach sądowych. Podobnie sytuacja wygląda z odstąpieniem od usunięcia pojazdu w trakcie wykonywania usługi, niedopuszczalne jest stosowanie 7 dniowego terminu płatności od daty wydania dyspozycji usunięcia pojazdu. Brak akceptacji dla rozwiązań SPPD narzuci na Starostwa zobowiązane do samodzielnego egzekwowania należności i opłacania holownikom bez względu na efekt ściągalności. Nasi zachodni sąsiedzi mają dobre rozwiązania, wszelkie koszty związane z realizacją usługi usuwania pojazdu są rozliczane bezpośrednio przed wydaniem pojazdu.

SPPD zauważa pewien problem, który nie został rozwiązany do dnia dzisiejszego, mianowicie rozliczenia usług usuwania i parkowania pojazdów z lat ubiegłych. Brak wskazania konkretnej instytucji reprezentującej Skarb Państwa w okresie „przejściowym” od 11 czerwca 2009 do 21 sierpnia 2011, doprowadza do patologicznej sytuacji, gdzie przedsiębiorca nie może uzyskać należnej mu zapłaty za wykonane usługi holowania i przechowywania. Taka zmiana „zasad gry” po wykonaniu usługi podważa zaufanie do instytucji państwa i sprawiedliwości społecznej. Raport NIK również podnosi przytaczaną nieprawidłowość.

Zarząd Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa podjął decyzję o udostępnieniu dokumentu wewnętrznego zawierającego struktury cenowe usług pomocy drogowej za 2014r. Struktury cenowe są wypadkową średnich cen za usługi pomocy drogowej członków stowarzyszenia. Dokument ten mamy nadzieję przybliżyć Państwu zakres poruszanej przez nas problematyki oraz kwoty, które realnie odzwierciedlają koszty wykonania usług z branży pomocy drogowej. SPPD w swoich propozycjach kieruje się dobrem pozostałych uczestników ruchu drogowego na zasadzie jaka przyświeca naszym zachodnim sąsiadom: „droga która nie jest zablokowana i nie posiadająca utrudnień jest drogą bezpieczną”. Zachodnioeuropejskie regulacje narzucają obwarowania techniczne jakim powinny odpowiadać podmioty pomocy drogowej, tak, aby mogły skutecznie i bezproblemowo usuwać każde zdarzenie drogowe, które jest odczytywane jako potencjalne zagrożenie w ruchu drogowym.

W Polsce zauważamy pewną nieprawidłowość w niektórych rejonach Polski w zakresie wyłaniania podmiotów do usuwania i przechowywania pojazdów. Kryterium ceny odsuwa na boczny tor bardzo dobre i wyposażone sprzętowo firmy, a daje dostęp podmiotom nie przygotowanym na realizację tego typu usług. SPPD zauważa nieudolność i nie do końca jasne zasady wyznaczania podmiotów usuwających i przechowujących pojazdy.

Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa wnioskuje o wprowadzenie proponowanych zmian w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 740 S).

Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa proponuje rozszerzenie projektu o jednoznaczne przesądzenie, że pojazdy które nie posiadają obowiązkowego ubezpieczenia OC podczas kontroli drogowej były obligatoryjne usuwane na parking starostwa.

Z poważaniem

Mirosław Zawadzki
Prezes Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa

Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa
16-300 Augustów, ul. Wypusty 7, www.polskapomocdrogowa.pl



**Ceny i struktury rozliczeń w działalności pomocy drogowej wśród członków
Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa.**

Średnie wyniki ankiety za rok 2014.

Transport-holowanie pojazdów o DMC do 3.49 tony.

Ceny są w PLN za godzinę, PLN za kilometr lub PLN za dzień kalendarzowy
Zawierają koszty ubezpieczenia
Bez podatku VAT

Pojazdy specjalne Pomoc Drogowa użyte do przewozu samochodów – pojazd posiadający wyciągarkę, i/lub dźwig, dzięki którym pojazd transportowany jest załadowywany na platformę.

Transport na platformie osobowe do 2t masy własnej



Bez ładunku	3,15 PLN/km
Z ładunkiem	3,85 PLN/km
Załadunek/Rozładunek - ryczałt	123,00 PLN
Praca sprzętu przy obsłudze wypadku/kolizji	217,00 PLN/rhg

Transport na platformie osobowe/busy 2t – 3,5t masy własnej

Bez ładunku	3,70 PLN/km
Z ładunkiem	4,70 PLN/km
Załadunek/Rozładunek - ryczałt	174,00 PLN
Praca sprzętu przy obsłudze wypadku/kolizji	249,00 PLN/rhg

Holowniki Specjalne – z dźwigiem – pojazdy do 2t masy własnej



Bez ładunku	3,80 PLN/km
Z ładunkiem	4,80 PLN/km
Załadunek/Rozładunek - ryczałt	195,00 PLN
Praca sprzętu przy obsłudze wypadku/kolizji	302,00 PLN/rhg

Holowniki Specjalne – z dźwigiem – pojazdy osobowe/busy 2t – 3,5t masy własnej

Bez ładunku	4,20 PLN/km
Z ładunkiem	5,40 PLN/km
Załadunek/Rozładunek - ryczałt	261,00 PLN
Praca sprzętu przy obsłudze wypadku/kolizji	339,00 PLN/rhg

Samochód Warsztat – naprawa na drodze, obsługa/zabezpieczenie



Samochód Warsztat	217,00 PLN/h
Dojazd, powrót	3,70 PLN/km

Samochody Ciężarowe – o DMC od 3,5t. do 22,0t.

Ceny są w PLN za godzinę, PLN za kilometr
Zawierają koszty ubezpieczenia
Bez podatku VAT

W zakresie holowania/transportu pojazdów o DMC od 3,5t. podstawą do wyboru stawki jest DMC pojazdu holowanego/transportowanego.

Holowniki ciężarowe

Transport – Dojazd/powrót, holowanie



	Dojazd, powrót	Holowanie
Pojazd/y od 3,5t. do 7,49t. DMC	6,90 PLN/km	8,90 PLN/km
Pojazd/y od 7,49t. do 15,99t. DMC	8,20 PLN/km	11,00 PLN/km
Pojazd/y od 16,0t. do 21,99t. DMC	9,60 PLN/km	13,60 PLN/km
Pojazd/y powyżej 22,0t. DMC	10,80 PLN/km	16,40 PLN/km
Przygotowanie do holowania – ryczałt Odblokowanie układu hamulcowego, demontaż/montaż wału napędowego, zamocowanie belki oświetleniowej, załadunek na wysięgnik holowniczy/podczepienie etc.	1314,30 PLN	
Demontaż/montaż wału napędowego	281,60 PLN	
Odblokowanie układu hamulcowego	263,40 PLN	

Praca sprzętu w roboczogodzinach przy zdarzeniu drogowym



2 Osiowe Holowniki

Od 3,5t. do 7,49t. DMC	528,60 PLN/h
Od 7,49t. do 15,99t. DMC	635,00 PLN/h
Od 16,0t. do 21,99t. DMC	792,70 PLN/h
Powyżej 22,0t.	902,70 PLN/h



3 Osiowe Holowniki

Od 3,5t. do 7,49t. DMC	624,00 PLN/h
Od 7,49t. do 15,99t. DMC	748,70 PLN/h
Od 16,0t. do 21,99t. DMC	792,10 PLN/h
Powyżej 22,0t.	996,40 PLN/h



4 Osiowe Holowniki

Od 3,5t. do 7,49t. DMC	813,30 PLN/h
Od 7,49t. do 15,99t. DMC	940,00 PLN/h
Od 16,0t. do 21,99t. DMC	1162,50 PLN/h
Powyżej 22,0t.	1266,20 PLN/h

Pojazdy/Urządzenia specjalistyczne:

Ceny są w PLN za godzinę, PLN za kilometr
Zawierają koszty ubezpieczenia
Bez podatku VAT

Samochód Pomocy drogowej: Patrolowy



Dojazd, powrót	3,00 PLN/km
----------------	-------------

Specjalistyczny Ciągnik siodłowy

Naczepa niskopodwoziowa (do holownika lub podstawionego ciągnika siodłowego),

Naczepa/Przyczepa niskopodwoziowa z specjalistycznym Ciągnikiem siodłowym



	Z Naczepą	Z Naczepą	Zestaw
Praca sprzętu przy zdarzeniu	387,90 PLN/h	392,00 PLN/h	491,00 PLN/h
Dojazd, powrót	6,60 PLN/km	6,80 PLN/km	7,00 PLN/km
Transport ładunku	8,60 PLN/km	8,80 PLN/km	9,60 PLN/km

Wózek widłowy, Wózek Teleskopowy

Udźwig	Dojazd, powrót	Praca w roboczogodzinach
1t. do 2t.	4,70 PLN/km	207,20 PLN/h
2t. do 5t.	5,90 PLN/km	261,30 PLN/h
Powyżej 5t.	8,00 PLN/km	350,70 PLN/h

Parkowanie i Zabezpieczenie

Ceny są w PLN za godzinę, PLN za dzień kalendarzowy
Zawierają koszty ubezpieczenia
Bez podatku VAT

	Parking Odkryty	Parking Zakryty – Hala/Garaż
Dwu Kołowe	12,10 PLN/Dz.	17,20 PLN/Dz
Osobowe	24,70 PLN/ Dz.	34,60 PLN/Dz
Małe Busey, Samochody Campingowe, Przyczepy Campingowe	33,60 PLN/Dz.	50,70 PLN/Dz
Ciężarówki, Przyczepy, Ciągniki	64,90 PLN/Dz.	90,40 PLN/Dz
Naczepy, Autobusy	80,20 PLN/Dz.	113,10 PLN/Dz
Kompletne Składy (Ciągnik + Naczepa/Przyczepa)	118,50 PLN/Dz	166,50 PLN/Dz

Personel

Ceny są w PLN za godzinę

Zawierają koszty ubezpieczenia

Bez podatku VAT

Dodatki za nadgodziny, noc, niedziele i święta są doliczane dodatkowo na zasadzie procentowej

	Osobowe	Ciężarowe
Kierujący pracami przy wypadku	130,20 PLN/h	218,90 PLN/h
Specjalista Holowania	123,70 PLN/h	187,80 PLN/h
Mechanik Samochodowy	106,80 PLN/h	164,00 PLN/h
Pomocnik	82,00 PLN/h	115,60 PLN/h

Dźwig/Auto-dźwig/Żuraw specjalistyczny pomocy drogowej

Ceny są w PLN za godzinę, PLN za kilometr

Zawierają koszty ubezpieczenia

Bez podatku VAT

Udźwig	Koszt roboczogodziny	Koszt dojazdu i powrotu PLN/km
Do 20t.	492,30 PLN/h	9,60 PLN/km
20t. – 40t.	623,60 PLN/h	12,40 PLN/km
40t. – i więcej	840,80 PLN/h	19,10 PLN/km

Dodatki godzinowe – dotyczą tylko personelu.

Normalny czas pracy:	07:00 – 16:30	
Nadgodziny:	16:30 – 20:00	+25%
Godziny nocne:	20:00 – 07:00	+50%
Soboty:	07:00 – 12:00	+25%
	12:00 – 24:00	+50%
Niedziele i dni wolne:	00:00 – 24:00	+100%

Ceny i struktury rozliczeń w działalności pomocy drogowej opracowano na podstawie ankiet wśród członków Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa.

Uwzględniając teren działania oraz specyfikę sprzętową przyjęto średnie ceny poszczególnych pozycji zestawienia.

W skład ceny w poszczególnych pozycjach wchodzi koszty prowadzenia firmy takie jak:

- koszty zakupu pojazdów specjalistycznych oraz sprzętu,
- koszt paliwa, koszt amortyzacji, koszty eksploatacji, oleje, płyny eksploatacyjne, ogumienie, konserwacja, itp.
- koszty pracowników – płace oraz koszty związane z zatrudnieniem (kierowcy, osoby zarządzające, dyspozytorzy, specjaliści itp.),
- koszty ubezpieczenia firmy (transport, plac, pracownicy, pojazdy),
- koszty licencji (licencja + wypisy),
- szkolenia, odpowiednie uprawnienia kierowców,
- koszty przeglądów, dozory techniczne,
- koszty eksploatacyjne urządzeń (wyciągarki, podnośniki, wyposażenie pojazdów w specjalistyczny sprzęt itp.),
- pasy do mocowania pojazdów, liny do wyciągarek itp.
- koszty prowadzenia biura (telefony, ogrzewanie, księgowość, materiały biurowe, urządzenia – komputery, drukarki, faksy, itp).
- podatki gruntowe oraz podatki od nieruchomości,
- podatki od towarów i usług,
- marża,
- oraz koszty nie wymienione wyżej związane z prowadzeniem w/w działalności gospodarczej.

Poszczególne elementy struktur cenowych:

Transport na platformie – pojazdy osobowe do 2 t masy własnej.

Koszt przejechanego kilometra - na wartość ceny wpływa cena paliwa, koszty kierowcy – wynagrodzenie, nadgodziny, dyżury, urlopy, ubezpieczenie, odzież ochronna, obuwie, rękawice, uprawnienia, szkolenia, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, naprawy, konserwacja, części zamienne, itp., koszty amortyzacji pojazdu, ubezpieczenie pojazdu, marża.

Koszty załadunku i rozładunku - ryczałt - na wartość ceny wpływają prace i koszty takie jak:

- przyjęcie zlecenia (praca biura), przygotowanie do jazdy, sprzęt do załadunku i rozładunku - przyciągarki, liny, zawiesia, zaczepy, haki, zblocza, pasy do mocowania pojazdów, specjalistyczne rolki, czynności przed załadunkiem na miejscu zdarzenia, zabezpieczenie i oświetlenie miejsca pracy (pachołki, lampy, znaki, odpowiednie ubrania), załadunek pojazdu, zużycie paliwa podczas pracy sprzętu przy załadunku i rozładunku pojazdu, zamocowanie, przygotowanie do transportu, zbieranie zabezpieczeń, rozładunek pojazdu, zakończenie zlecenia, wypisanie rachunku (praca biura - koszty personelu biurowego, ogrzewania, telefony, komputery, drukarki, materiały biurowe, ubezpieczenie firmy, podatki i opłaty, marża i inne koszty związane z działalnością.

Praca sprzętu przy obsłudze wypadków za 1 roboczogodzinę sprzętu na koszt wpływa:

koszt obsługi - wynagrodzenie specjalisty, praca w dużym stresie, ubezpieczenie personelu, uprawnienia, szkolenia, odzież ochronna, obuwie, rękawice, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, koszty sprzętu – pojazd specjalistyczny, wyciągarki, przyciągarki, liny, haki, zawiesia, bloczki, rolki kierunkowe, koszty ubezpieczenia sprzętu, koszty eksploatacji pojazdu - zużycie paliwa podczas pracy przy wyciąganiu, oleje, smary, koszt zabezpieczeń, amortyzacja pojazdu i inne koszty nie wymienione a związane z pracą przy zdarzeniu drogowym, marża.

Transport na platformie – pojazdy osobowe/busy 2 t -3,5t masy własnej.

Koszt przejechanego kilometra - na wartość ceny wpływa cena paliwa, koszty kierowcy – wynagrodzenie, uprawnienia, szkolenia, nadgodziny, dyżury, ubezpieczenie, odzież ochronna, obuwie, rękawice, urlopy, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, naprawy, konserwacja, części zamienne, itp., koszty amortyzacji pojazdu, ubezpieczenie pojazdu, marża.

Koszty załadunku i rozładunku - ryczałt - na wartość ceny wpływają prace i koszty:

- przyjęcie zlecenia (praca biura), przygotowanie do jazdy, sprzęt do załadunku i rozładunku - przyciągarki, liny, zawiesia, zaczepy, haki, zblocza, pasy do mocowania pojazdów, specjalistyczne rolki, czynności przed załadunkiem na miejscu zdarzenia, zabezpieczenie i oświetlenie miejsca pracy (pachołki, lampy, znaki, odpowiednie ubrania), załadunek pojazdu, zużycie paliwa podczas pracy sprzętu przy załadunku i rozładunku pojazdu, zamocowanie, przygotowanie do transportu, zbieranie zabezpieczeń, rozładunek pojazdu, zakończenie zlecenia, wypisanie rachunku (praca biura - koszty personelu, ogrzewania, telefony, komputery, drukarki, materiały biurowe, ubezpieczenie firmy, podatki i opłaty, marża i inne koszty związane z działalnością.

Praca sprzętu przy obsłudze wypadków za 1 roboczogodzinę sprzętu na koszt wpływa: koszt obsługi - wynagrodzenie, praca w dużym stresie, ubezpieczenie personelu, odzież ochronna, obuwie, rękawice, uprawnienia, szkolenia, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, koszty sprzętu – pojazd specjalistyczny, wyciągarki, przyciągarki, liny, haki, zawiesia, bloczki, rolki kierunkowe, koszty ubezpieczenia sprzętu, koszty eksploatacji pojazdu - zużycie paliwa podczas pracy przy wyciąganiu, oleje, smary, koszt zabezpieczeń, amortyzacja pojazdu i inne koszty nie wymienione a związane z pracą przy zdarzeniu drogowym, marża.

Holownik specjalny - z dźwigiem - pojazdy do 2 t masy własnej.

Koszt przejechanego kilometra - na wartość ceny wpływa cena paliwa, koszty kierowcy – wynagrodzenie, uprawnienia, szkolenia, nadgodziny, dyżury, ubezpieczenie, odzież ochronna, obuwie, rękawice, urlopy, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, naprawy, konserwacja, części zamienne, itp., koszty amortyzacji pojazdu, ubezpieczenie pojazdu.

Koszty załadunku i rozładunku - ryczałt - na wartość ceny wpływają prace i koszty:

- przyjęcie zlecenia (praca biura), przygotowanie do jazdy, dozór techniczny dźwigu, sprzęt do załadunku i rozładunku - przyciągarki, liny, zawiesia, zaczepy, haki, zblocza, pasy do mocowania pojazdów, specjalistyczne rolki, czynności przed załadunkiem na miejscu zdarzenia, zabezpieczenie i oświetlenie miejsca pracy (pachołki, lampy, znaki, odpowiednie ubrania), załadunek pojazdu, zużycie paliwa podczas pracy sprzętu przy załadunku i rozładunku pojazdu, zamocowanie, przygotowanie do transportu, zbieranie zabezpieczeń, rozładunek pojazdu, zakończenie zlecenia, wypisanie rachunku - praca biura, personelu, materiały biurowe, ubezpieczenie firmy, marża i inne koszty związane z działalnością.

Praca sprzętu przy obsłudze wypadków za 1 roboczogodzinę sprzętu na koszt wpływa:

koszt obsługi - wynagrodzenie, praca w dużym stresie, ubezpieczenie personelu, odzież ochronna, obuwie, rękawice, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, koszty sprzętu – pojazd specjalistyczny, wyciągarki, przyciągarki, liny, haki, zawiesia, bloczki, rolki kierunkowe, koszty ubezpieczenia sprzętu, koszty eksploatacji pojazdu - zużycie paliwa podczas pracy przy wyciąganiu, oleje, smary, koszt zabezpieczeń, amortyzacja pojazdu i inne koszty nie wymienione a związane z pracą przy zdarzeniu drogowym, marża.

Holownik specjalny - z dźwigiem - pojazdy od 2 t – do 3,5t masy własnej.

Koszt przejechanego kilometra - na wartość ceny wpływa cena paliwa, koszty kierowcy – wynagrodzenie, uprawnienia, szkolenia, nadgodziny, dyżury, ubezpieczenie, odzież ochronna, obuwie, rękawice, urlopy, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, naprawy, konserwacja, części zamienne, itp., koszty amortyzacji pojazdu, ubezpieczenie pojazdu, marża.

Koszty załadunku i rozładunku - ryczałt - na wartość ceny wpływają prace i koszty:- przyjęcie zlecenia (praca biura), przygotowanie do jazdy, dozór techniczny dźwigu, sprzęt do załadunku i rozładunku - przyciągarki, liny, zawiesia, zaczepy, haki, zblocza, pasy do mocowania pojazdów, specjalistyczne rolki, czynności przed załadunkiem na miejscu zdarzenia, zabezpieczenie i oświetlenie miejsca pracy (pachołki, lampy, znaki, odpowiednie ubrania), załadunek pojazdu, zużycie paliwa podczas pracy sprzętu przy załadunku i rozładunku pojazdu, zamocowanie, przygotowanie do transportu, zbieranie zabezpieczeń, rozładunek pojazdu, zakończenie zlecenia, wypisanie rachunku (praca biura- koszty personelu, ogrzewania, telefony, komputery, drukarki, materiały biurowe, ubezpieczenie firmy, marża i inne koszty związane z działalnością.

Praca sprzętu przy obsłudze wypadków za 1 roboczogodzinę sprzętu na koszt wpływa:

koszt obsługi - wynagrodzenie, praca w dużym stresie, ubezpieczenie personelu, odzież ochronna, obuwie, rękawice, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, koszty sprzętu – pojazd specjalistyczny, wyciągarki, przyciągarki, liny, haki, zawiesia, bloczki, rolki kierunkowe, koszty ubezpieczenia sprzętu, koszty eksploatacji pojazdu - zużycie paliwa podczas pracy przy wyciąganiu, oleje, smary, koszt zabezpieczeń, amortyzacja pojazdu i inne koszty nie wymienione a związane z pracą przy zdarzeniu drogowym, marża.

Samochód Warsztat-naprawa na drodze, obsługa/zabezpieczenie

Samochód Warsztat – na koszt roboczogodziny pojazdu wpływa:

wynagrodzenie mechanika , ubezpieczenie mechanika, uprawnienia, szkolenia, odzież ochronna, obuwie, rękawice, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, koszty sprzętu, pojazd – warsztat koszty wyposażenia (narzędzia, urządzenia, części itp.), ubezpieczenia sprzętu, amortyzacja pojazdu i inne koszty nie wymienione a związane z pracą przy zdarzeniu drogowym, marża.

Koszt przejechanego kilometra - na wartość ceny wpływa cena paliwa, koszty kierowcy mechanika – wynagrodzenie, uprawnienia, szkolenia, nadgodziny, dyżury, ubezpieczenie, odzież ochronna, obuwie, rękawice, urlopy, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, naprawy, konserwacja, części zamienne, itp., koszty amortyzacji pojazdu, ubezpieczenie pojazdu, marża.

Samochody Ciężarowe – o DMC od 3,5t do 22,0t.

Holownik ciężarowy - Transport-Dojazd/powrót, holowanie

Pojazd od 3,5t do 7,49t DMC

Pojazd od 7,49t do 15,99t DMC

Pojazd od 16,0t do 21,99t DMC

Pojazdy powyżej 22,0t DMC

Koszt przejechanego kilometra – na wartość ceny wpływa jaki holownik został użyty (2,3 , 4 osiowy), cena paliwa, koszty kierowcy-operatora, wynagrodzenie, nadgodziny, dyżury, urlopowe, ubezpieczenie, odzież ochronna, obuwie, rękawice, uprawnienia, szkolenia, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, naprawy, konserwacja, części zamienne, itp., koszty amortyzacji pojazdu, ubezpieczenie pojazdu, marża i inne koszty nie wymienione. Podane wyżej jednostki uzależnione są od rodzaju wykorzystywanego sprzętu, od regionu kraju, od wynagrodzenia personelu i obsługi, oraz od wielu innych czynników nie wymienionych w zestawieniu.

Przygotowanie do holowania – ryczałt.

Odblokowanie układu hamulcowego, demontaż/montaż wału napędowego (praca w szczególnie trudnych warunkach, leżąco, w różnych warunkach atmosferycznych - mróz, opady, upał, bardzo duże zagrożenie zdrowia i życia), zastosowanie specjalistycznych narzędzi i urządzeń, zamocowanie belki oświetleniowej oraz wszelkie dodatkowe prace umożliwiające holowanie – transport pojazdu.

Na koszty przygotowania do holowania wpływa: przyjęcie zlecenia (praca biura), przygotowanie do jazdy, koszt czasu pracy operatora specjalisty- wynagrodzenie i wszystkie koszty związane z pracownikiem, sprzęt podnośniki- przyciągarki, liny, zawiesia, zaczepy, haki, zblocza, pasy do mocowania pojazdów, specjalistyczne rolki, czynności przed załadunkiem na miejscu zdarzenia, zabezpieczenie i oświetlenie miejsca pracy (pachołki, lampy, znaki, odpowiednie ubrania), załadunek pojazdu na specjalny wysięgnik do transportu-holowania, zużycie paliwa podczas pracy sprzętu przy załadunku i rozładunku pojazdu, zamocowanie, przygotowanie do transportu, zbieranie zabezpieczeń, rozładunek pojazdu, montaż wału napędowego, przygotowanie pojazdu do dalszej jazdy, zakończenie zlecenia, wypisanie rachunku - praca biura - koszty personelu biurowego, ogrzewania, telefony, komputery, drukarki, materiały biurowe, ubezpieczenie firmy, podatki i opłaty, marża i inne koszty związane z działalnością.

Praca sprzętu w roboczogodzinach przy zdarzeniu drogowym

Holowniki w zależności od ilości osi (2,3,4)

Koszty roboczogodziny opracowany w zależności od regionu kraju, wykorzystanego sprzętu- holownika, koszt obsługi - wynagrodzenie, praca w dużym stresie, ubezpieczenie, odzież ochronna, obuwie, rękawice, itp., koszt eksploatacji pojazdu - oleje, smary ogumienie, koszty sprzętu - wyciągarki, przyciągarki, liny, haki, zawiesia, bloczki, rolki kierunkowe, belki do wyciągania, trawersy, belki oświetleniowe, agregaty prądowórcze, maszyny oświetleniowe, narzędzia specjalistyczne, przyrządy i urządzenia specjalnie przystosowane do pracy przy zdarzeniach drogowych, koszty ubezpieczenia sprzętu, koszty eksploatacji pojazdu - zużycie paliwa podczas pracy przy wyciąganiu, koszt zabezpieczeń, amortyzacja pojazdu i inne koszty nie wymienione a związane z pracą przy zdarzeniu drogowym, marża.

Pojazdy/Urządzenia specjalne:

Samochód Pomocy Drogowej - Patrolowy:

Wartość w zależności od kosztów użytego pojazdu oraz kosztów wymienianych wyżej (koszty paliwa, amortyzacji, eksploatacji, ubezpieczeń itp).

Naczeпа niskopodwoziowa (do holownika lub podstawionego ciągnika siodłowego)

Wartość w zależności od kosztów użytego sprzętu oraz kosztów wymienianych wyżej.

Specjalistyczny Ciągnik siodłowy

Wartość w zależności od kosztów użytego sprzętu oraz kosztów wymienianych wyżej.

Wózek widłowy, Wózek Teleskopowy

Wartość w zależności od kosztów użytego sprzętu oraz składników kosztów wymienianych wyżej (eksploatacji, amortyzacji itp).

Parkowanie i zabezpieczenie - Na koszt parkowania wpływa:

Koszt placu i pomieszczeń - koszty eksploatacji, konserwacji, naprawy, ogrodzenie, oświetlenie, nawierzchnia, zabezpieczenie ekologiczne placu i pomieszczeń (separatory, membrana, zezwolenia, opracowania), monitoring, dozór (ochrona), biuro, ogrzewanie, personel, telefony, podatki, marża i inne koszty nie wymienione mające wpływ na wartość usługi.

Personel

W skład ceny 1 roboczogodziny personelu wchodzi wynagrodzenie (pensja, opłaty od wynagrodzenia, urlopowe, chorobowe, nadgodziny, premie, delegacje, podatki...), ubezpieczenie pracownika, szkolenia, uprawnienia, podwyższenia kwalifikacji, zmiany w kwalifikacji, odzież (odzież ochronna, specjalistyczna odzież do pracy na drogach), rękawice (ochronne jednorazowe, specjalne do pracy w specjalnych warunkach, zimowe ...), obuwie (ochronne specjalne do pracy w warunkach warsztatowych, warunkach w terenie - deszcz, śnieg, mróz, obuwie do jazdy...), nakrycia na głowę (czapki – letnie, zimowe, kaski ochronne letnie, zimowe, specjalne do pracy pod samochodem), ręczniki oraz środki piorące.

Dźwig/Auto-dźwig/Żuraw specjalistyczny pomocy drogowej

Dźwigi przystosowane do pracy podczas usuwania zdarzeń drogowych nie są zwykłymi dźwigami, są to dźwigi przystosowane do pracy w trudnych warunkach, wyposażone w specjalistyczny sprzęt, trawersy, zawiesia łańcuchowe, linowe, parciane, specjalistyczne pasy parciane, liny, łańcuchy, szkle, zblocza, podnośniki, narzędzia, oświetlenie, agregaty, przyciągarki i wiele innych narzędzi, urządzeń i wyposażenia, które zwykły żuraw nie posiada. Dźwig odpowiednio oświetlony i oznakowany zgodnie zaleceniami pracy urządzeń i sprzętu na drogach i autostradach. Odpowiednio wyszkolony operator z doświadczeniem przy pracy podczas usuwania skutków zdarzeń drogowych. Charakter pracy, wyposażenia, obsługi wiąże się z dużo większymi kosztami jak pracy żurawia na budowie w związku z powyższym wyżej wymieniona kalkulacja cenowa jest umocowana realnymi kosztami zakupu, kosztami eksploatacji, kosztami konserwacji, napraw, dozoru i wielu kosztów nie wymienionych jednak związanych z pracą dźwigu na drodze.



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
KRZYSZTOF KWIATKOWSKI

Warszawa, dnia 19 maja 2015 r.

KPK-KPP.0212.002.2015.TM
ds. BPS/KU-034/740S/9./15

druk senacki nr 740 S

Pan
Piotr Zientarski
Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Przewodniczący,

W odpowiedzi na pismo z dnia 12 maja 2015 r. uprzejmie przedstawiam opinię w przedmiocie rozwiązań zaproponowanych w sprawozdaniu komisji senackich o projekcie *ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (druk senacki nr 740 S).

Projekt ustawy jest przede wszystkim wynikiem wniosków *de lege ferenda* zawartych w Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Usuwanie przez powiaty pojazdów i prowadzenie parkingów strzeżonych dla tych pojazdów.” (P/13/165).

W celu wyeliminowania stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowości (przedstawionych także w uzasadnieniu do projektu ustawy), Najwyższa Izba Kontroli sformułowała w Informacji wnioski *de lege ferenda* w zakresie:

- 1) zmiany przepisu art. 130a ust. 10h ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), dalej „ustawa”, polegającej na ograniczeniu okresu, w którym osoba będąca właścicielem pojazdu, w dniu wydania dyspozycji o jego usunięciu z drogi, byłaby zobowiązana do ponoszenia kosztów jego przechowywania, pomimo iż utraciła prawo własności tego pojazdu;

- 2) zmiany przepisu § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846), dalej „rozporządzenie”, poprzez dodanie w nim, że podmiot który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu, zobowiązany jest powiadomić o tym fakcie również właściwego starostę; dotychczas obowiązek powiadomienia obejmuje jedynie komendanta powiatowego (miejskiego, rejonowego) Policji, właściciela pojazdu lub osobę, która dysponowała pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego w chwili jego usunięcia.

Proponowana ustawa obejmuje szerszy zakres zmian, niż postulaty Najwyższej Izby Kontroli zawarte we wnioskach *de lege ferenda*. Zmiany mają na celu rozwiązanie innych problemów powstających na gruncie przepisów dotyczących usuwania i przechowywania pojazdów oraz doprecyzowanie przepisów budzących wątpliwości interpretacyjne.

Projekt ustawy realizuje wnioski *de lege ferenda* Najwyższej Izby Kontroli, co następuje przez:

- 1) nadanie nowego brzmienia ust. 10h w art. 130a ustawy, który stanowi, że koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem i oszacowaniem wartości pojazdu powstałe od dnia wydania dyspozycji jego usunięcia do dnia uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przepadku pojazdu na rzecz powiatu ponosi osoba będąca właścicielem pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu; decyzję o zapłacie tych kosztów wydaje starosta;
- 2) dodanie ust. 10ha w art. 130a ustawy, który przewiduje, że koszty związane z przechowywaniem pojazdu po upływie terminu na złożenie wniosku o orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu, a przed złożeniem tego wniosku ponosi powiat;
- 3) nadania nowego brzmienia ust. 10-10b w art. 130a ustawy, które regulują procedurę występowania przez starostę do sądu o orzeczenie przepadku pojazdu usuniętego z drogi na rzecz powiatu, w tym wskazują terminy na występowanie z wnioskiem i określają pozycję właściciela lub osoby uprawnionej do odebrania pojazdu;
- 4) dodania ust. 10ea w art. 130a ustawy, który rozstrzyga o zwrocie pojazdu właścicielowi w przypadku odmowy przez sąd orzeczenia przepadku pojazdu na rzecz powiatu oraz o ponoszeniu kosztów usunięcia i przechowywania pojazdu przez podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu (w przypadku jego bezzasadnego usunięcia) albo przez Skarb Państwa reprezentowany przez wojewodę (w przypadku sprzeczności przepadku z zasadami współżycia społecznego);

- 5) dodania ust. 4a w art. 130a ustawy, który wprowadza obowiązek niezwłocznego powiadomienia przez podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu, określonych podmiotów, w tym starostę.

Oceniając pozytywnie proponowane zmiany, należy zwrócić uwagę na następujące kwestie:

- 1) zaproponowane w art. 130a ust. 10a ustawy terminy na wystąpienie przez starostę do sądu z wnioskiem o orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu (30 dni i 45 dni) wydają się zbyt długie; rozważyć można byłoby skrócenie tych terminów, tym bardziej, że wystąpienie może nastąpić dopiero w przypadku, gdy prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia;
- 2) wskazania, chociażby w uzasadnieniu, środków, z których powiaty ponosić będą koszty związane z realizacją ustawy; koszty te mogą być wyższe od dotychczasowych – zasadne jest zatem określenie w jaki sposób powiaty będą miały zapewnione środki finansowe na zwiększone zadania;
- 3) przyjęty sposób zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przez dodawanie, uchylanie i nadanie nowego brzmienia poszczególnym przepisom tej ustawy, w sytuacji, gdy art. 130a Prawa o ruchu drogowym był już zmieniany, nie wydaje się dobrym zabiegiem legislacyjnym, tym bardziej, że nie wpływa na czytelność i zrozumienie tekstu; stąd należałoby rozważyć nadanie nowego brzmienia całemu art. 130a Prawa o ruchu drogowym, przy zachowaniu istoty wprowadzanych i obowiązujących już regulacji.

Z wyrazami szacunku:





Warszawa, 17 maja 2015 r.

Minister Skarbu Państwa

BM.0731.123.2015

Pan
Piotr Zientarski
Przewodniczący Komisji
Ustawodawczej
Senat Rzeczypospolitej Polskiej

Kierowniku Biura Przewodniczący,

W związku z pismem z dnia 12 maja 2015 r. BPS/KU-034/740S/5./15 w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740 S) nie zgłaszam uwag w przedmiocie rozwiązań zaproponowanych ww. projekcie.

Ł. P. G. G.
MINISTER SKARBU PAŃSTWA
z up. SEKRETARZ STANU

Zdzisław Gawlik
Zdzisław Gawlik

KU 184/15



MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

Warszawa, dnia 27 maja 2015 r.

DL-IX-071-8/15/5
dot. BPS/KU-034/740S/3./15
150527 - 00826

Pan
Piotr Zientarski
Przewodniczący Komisji
Ustawodawczej Senatu RP

Szanowny Panie Przewodniczący

W odpowiedzi na pismo z dnia 12 maja 2015 r., w którym wystąpiono o stanowisko Ministra Sprawiedliwości odnośnie senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740 S), uprzejmie przedstawiam, co następuje.

Zgodnie z projektowanym przepisem art. 130a ust. 10ea jeżeli sąd odmówi orzeczenia przepadku pojazdu na rzecz powiatu, ze względu na bezzasadność jego usunięcia lub ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego, pojazd jest niezwłocznie zwracany właścicielowi, a koszty usunięcia i przechowywania tego pojazdu ponoszą:

- 1) w przypadku bezzasadnego usunięcia – podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu;
- 2) w przypadku sprzeczności przepadku z zasadami współżycia społecznego – Skarb Państwa reprezentowany przez wojewodę.

Stosownie do art. 610⁶ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101, z późn. zm., dalej k.p.c.) w sprawach o przepadek pojazdów, które na podstawie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym podlegają przepadkowi na rzecz powiatu, właściwy jest sąd miejsca, z którego usunięto pojazd. Sprawy tego rodzaju są rozpoznawane na posiedzeniu niejawnym, chyba że sąd postanowi inaczej. W sprawach o przepadek pojazdu sąd bada, czy zostały spełnione wszystkie przesłanki niezbędne do orzeczenia przepadku, w szczególności: czy usunięcie pojazdu było zasadne, czy w poszukiwaniu osoby uprawnionej do jego odbioru dołożono należytej staranności,

czy orzeczenie przepadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego.

Należy jednak zauważyć, iż w przypadku podjęcia przez sąd decyzji o rozpoznaniu takiej sprawy na rozprawie i odmowie uwzględnienia wniosku o przepadek zapadłe orzeczenie nie będzie zawierać uzasadnienia, o ile nie zostanie zgłoszony wniosek o jego sporządzenie. Treść orzeczenia nie przesądzi zatem, czy odmowa miała miejsce ze względu na bezzasadność usunięcia pojazdu, czy też ze względu na sprzeczność orzeczenia przepadku z zasadami współżycia społecznego. Pamiętać bowiem należy, że stosownie do treści art. 357 § 1 k.p.c. postanowienia ogłoszone na posiedzeniu jawnym sąd uzasadnia tylko wtedy, gdy podlegają one zaskarżeniu i tylko na żądanie strony zgłoszone w terminie tygodniowym od dnia ogłoszenia postanowienia. Postanowienia te doręcza się tylko tej stronie, która zażądała sporządzenia uzasadnienia i doręczenia postanowienia z uzasadnieniem.

M. Zbrojevska
z upoważnienia
MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI
Monika Zbrojevska
dr hab. Monika Zbrojevska
PODSEKRETARZ STANU

KU 171/15



UBEZPIECZENIOWY FUNDUSZ GWARANCYJNY

ul. Płocka 9/11, 01-231 Warszawa, tel.: +48 22 53 96 100
fax: +48 22 53 96 261, www.ufg.pl, e-mail: ufg@ufg.pl

Z KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna

Warszawa, 22 maja 2015r.

Pan
Piotr Zientarski,
Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
Senat Rzeczypospolitej Polskiej

2015-05-22

KU/171

ul. Wiejska 6
00-902 Warszawa

L.dz. 305W/2015

Dot.: Opinii do Projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 740 S).

Zarząd Funduszu:

Elżbieta Wanat-Poleć
- Prezes Zarządu

Zdzisława Cwalińska-Węychert
- Wiceprezes Zarządu

Hubert Stoklas
- Wiceprezes Zarządu

Szanowny Panie Przewodniczący,

w odpowiedzi na pismo z dnia 12.05.2015r. nr BPS/KU-034/740S/7/15, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG) przedstawia poniżej opinię w przedmiotowej sprawie.

Propozycja przepisu art. 3 *Projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* wprowadza zmianę w przepisie art. 23 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tj.- Dz.U. z 2013 r., poz. 392 z późn. zm.), zwanej dalej Ustawą, polegającą na dodaniu ust. 1b w brzmieniu: „1b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy powiatu, który stał się właścicielem pojazdu w trybie art. 130a ust. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o ile pojazd nie został wprowadzony do ruchu.”

Abstrahując od bezpośredniego wpływu na zadania ustawowe realizowane przez UFG (funkcje kontrolno-represyjne), powyższa zmiana wydaje nam się przede wszystkim istotna z punktu widzenia działania całego systemu ubezpieczeń obowiązkowych. Ustawowy obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC) posiadaczy pojazdów mechanicznych uwarunkowany jest szczególną funkcją tego ubezpieczenia, jaką jest pełna i nieprzerwana ochrona osób trzecich przed skutkami zdarzeń (szkód) związanych z ruchem pojazdów. Z drugiej zaś strony, umowa ta zabezpiecza majątek ewentualnego sprawcy przed systematycznie rosnącymi, poważnymi skutkami finansowymi, wynikającymi z obowiązku pokrycia wyrządzonej przez niego szkody.

Systemowym rozwiązaniem, które ma zapewnić ciągłość ochrony ubezpieczeniowej **jest również powiązanie obowiązku** zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm z **rejestracją pojazdu**. Z przepisów ww. Ustawy bezpośrednio bowiem wynika, że umowa tego ubezpieczenia powinna być zawarta najpóźniej w dniu pierwszej rejestracji pojazdu i powinna być kontynuowana do dnia jego wyrejestrowania, bez względu na stan techniczny pojazdu oraz zakres i częstotliwość jego użytkowania. Wynika to z gwarancyjnego charakteru ubezpieczenia OC oraz faktu, że za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu uważa się również szkodę powstałą podczas zatrzymania lub postoju pojazdu, wsiadania do pojazdu lub wysiadania z niego oraz związaną z jego bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem.

Należy jednak zauważyć, że tak rygorystyczne podejście do samego obowiązku ubezpieczenia OC ppm i kontroli jego spełnienia, wynikające wprost z przepisów ww. Ustawy, jest niczym innym, jak implementacją uregulowań unijnych (tzw. Dyrektyw Komunikacyjnych), które nakładają na każde państwo członkowskie UE obowiązek zastosowania wszelkich środków, żeby system ochrony ubezpieczeniowej był jak najszczelniejszy i gwarantował zaspokojenie roszczeń w przypadku wyrządzenia szkody pojazdem zarejestrowanym w danym kraju (kraju stałego miejsca postoju).

Zapisy ww. Dyrektyw przewidują co prawda pewne wyłączenia/zwolnienia z obowiązku ubezpieczenia OC ppm, ale tylko w wyjątkowych, ściśle określonych przypadkach i z zastrzeżeniem powołania specjalnego organu w kraju wyrządzenia szkody, który przyjmie odpowiedzialność za wypłatę odszkodowań i świadczeń na rzecz osób poszkodowanych. Ponadto, lista takich organów powinna być notyfikowana innym krajom członkowskim oraz Komisji Europejskiej.

Rola Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego w systemie ubezpieczeń obowiązkowych związana jest m.in. z:

- 1) nakładaniem i egzekucją opłat za niespełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm (art. 89-96 Ustawy),
- 2) dochodzeniem zwrotu wypłaconych świadczeń i poniesionych kosztów (tzw. regresu) od sprawcy szkody i posiadacza pojazdu, którzy nie zawarli umowy ubezpieczenia OC ppm (art. 110 Ustawy).

Ad. 1) – kontrola spełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm prowadzona jest przez UFG na podstawie dokumentów (materiałów oraz informacji) pochodzących z dwóch źródeł: zawiadomień nadsyłanych przez wszystkie zewnętrzne organy zobowiązane i uprawnione do kontroli oraz na podstawie informacji (danych) pochodzących z centralnej bazy polis OC i AC, administrowanej przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, tzw. ośrodka informacji (OI UFG).

Projektowana zmiana nie będzie miała wpływu na sposób kontroli przez organy zewnętrzne, ponieważ w większości przypadków przedmiotowe kontrole przeprowadzane są przez organy kontroli ruchu drogowego, a więc po wprowadzeniu pojazdu do ruchu.

Jeżeli zatem, po przewłaszczeniu pojazdu, zostanie on skontrolowany w ruchu drogowym, a umowa ubezpieczenia nie zostanie zawarta, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wezwie starostwo powiatowe, jako posiadacza tego pojazdu, do uiszczenia opłaty wynikającej z art. 88 Ustawy.

W przypadku kontroli przeprowadzanych przez organy właściwe w sprawach rejestracji w ogóle nie widzimy żadnych zagrożeń, ponieważ takim organem jest sam Starosta Powiatu.

Jedynym problemem może być zakwalifikowanie starostwa powiatowego przez UFG jako posiadacza pojazdu zobowiązanego do zawarcia umowy ubezpieczenia OC ppm, podczas czynności kontrolnych prowadzonych w oparciu o dane zgromadzone w bazie Ośrodka Informacji UFG. Jeżeli bowiem w bazie Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) starostwo będzie figurowało jako nowy właściciel pojazdu, a w bazie OI UFG nie będzie z tego tytułu zareportowanej polisy OC ppm, starostwo może zostać negatywnie zweryfikowane przez system informatyczny i obciążone opłatą za niespełnienie ustawowego obowiązku ubezpieczenia, która zostanie uchylona (anulowana) dopiero po złożeniu stosownego oświadczenia/wyjaśnienia przez starostwo, że przedmiotowy pojazd nie był wprowadzany do ruchu.

Ad.2) – jeżeli po wejściu w życie proponowanej regulacji zostanie wyrządzona szkoda pojazdem należącym do starostwa, to w przypadku zawarcia umowy ubezpieczenia przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu stosowne odszkodowanie wypłaci zakład ubezpieczeń, natomiast w przypadku, gdy umowa taka nie zostanie zawarta, właściwym do zaspokojenia roszczeń poszkodowanego będzie Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, który następnie będzie dochodził zwrotu wszystkich wypłaconych świadczeń i poniesionych kosztów solidarnie od sprawcy szkody i starostwa, jako właściciela pojazdu. Starostwo zostanie również obciążone ww. opłatą za niespełnienie ustawowego obowiązku ubezpieczenia.

Sytuacja będzie zatem analogiczna, jak przed wejściem w życie proponowanych zmian. Należy jedynie zauważyć, iż gdyby szkoda została spowodowana podczas usuwania (wszak nowelizacja zakłada również możliwość pilotowania pojazdu) albo przemieszczania pojazdu na parking strzeżony, solidarną odpowiedzialność ponosiłby sprawca zdarzenia (w tym wypadku kierujący) i posiadacz pojazdu. Co warto podkreślić, w zdaniu drugim art. 436 §1 k.c., odpowiedzialnym cywilnie za szkodę wyrządzoną ruchem mechanicznego środka komunikacji uczyniono posiadacza zależnego. Przejęcie przez niego odpowiedzialności jest następstwem przejęcia środka komunikacji w posiadanie zależne. Posiadaczem zależnym jest zaś ten, kto środkiem komunikacji faktycznie włada w zakresie odpowiadającym treści innego prawa, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (art. 336 k.c.). Z punktu widzenia przepisów dotyczących odpowiedzialności za szkody w przedmiotowej sytuacji

można mieć wątpliwości, czy odpowiedzialność cywilna innego podmiotu aniżeli dotychczasowy właściciel może uaktywnić się już z chwilą rozpoczęcia usuwania pojazdu, a nie dopiero z chwilą uprawomocnienia orzeczenia sądu o jego przejęciu. W tym kontekście warto przypomnieć, iż również ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK postępuje się kategorią posiadania, a nie własności pojazdu.

Należałoby się również zastanowić, czy zmiana art. 23 Ustawy, nie powinna implikować zmian w treści innych regulacji zawartych w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, chociażby przepisów art. 27, art. 29 oraz art. 39, które traktują odpowiednio o rodzajach umowy ubezpieczenia OC ppm ze względu na okres ubezpieczenia oraz o terminach ich zawierania i rozpoczęciu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń.

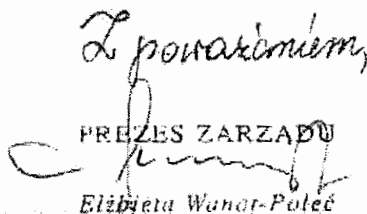
Teoretycznie może się zdarzyć również sytuacja, że starosta przejmie pojazd z ważną umową ubezpieczenia i będzie zobowiązany do zapłaty składki (art. 31 Ustawy), niezależnie od istnienia obowiązku ubezpieczenia. W celu zapobieżenia takim sytuacjom, umowa mogłaby ulegać rozwiązaniu z mocy prawa, z chwilą przejęcia pojazdu, ale tego wymagałaby z kolei zmiana art. 33 ww. Ustawy.

Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej kwestie oraz mając na względzie przede wszystkim ochronę interesów osób potencjalnie poszkodowanych w związku z ruchem takich pojazdów, lepszym rozwiązaniem wydaje się wprowadzenie stosownej zmiany w art. 78 a ustawy – Prawo o ruchu drogowym i umożliwienie staroście dokonania czasowego wycofania z ruchu takiego pojazdu.

W konsekwencji, chociaż umowa ubezpieczenia OC ppm musiałaby zostać ewentualnie zawarta, ale gwarantowałaby pełną ochronę ubezpieczeniową, jednakże zgodnie z przepisem art. 8 ust. 4-5 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK, składka z tytułu tej umowy mogłaby zostać skalkulowana na minimalnym poziomie tj. 5% jej pełnej wartości.

Jeżeli natomiast proponowana zmiana miałaby zostać w niezmienionej formie, w celu wyeliminowania ewentualnych różnic interpretacyjnych proponujemy następujące brzmienie art. 23 pkt 1b ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK:

„1b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy powiatu, który stał się właścicielem pojazdu w trybie art. 130a ust. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o ile pojazd nie został wprowadzony do ruchu *w okresie posiadania pojazdu przez powiat.*”

Z poważaniem,

PREZES ZARZĄDU
Elżbieta Wunor-Poleć


PREZES ZARZĄDU
Elżbieta Wunor-Poleć

Ku 193/15



PREZES
NACZELNEGO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO

Warszawa, dnia 22 maja 2015 r.

BO-60-16/15

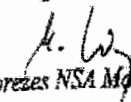
Pan
Piotr Zientarski
Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Senatorze,

Odpowiadając na pismo z dnia 12 maja 2015 r., znak: BPS/KU-034/740S/10/15 w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk senacki nr 740 S) uprzejmie informuję, że nie zgłaszam uwag merytorycznych do przedstawionego projektu.

z uprzejmymi pozdrowieniami

z up. Prezesa NSA


Wiceprezes NSA Maria Wiśniewska