

## UZASADNIENIE

Niniejszy projekt ustawy ma na celu realizację wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 3 czerwca 2008 r. (sygn. akt P 4/06) stwierdzającego niezgodność art. 130a ust. 10 i art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej. Projekt zakłada również nowelizację ustaw mającą na celu wprowadzenie stosowania przepisów ruchu drogowego na wybranych drogach wewnętrznych – położonych w nowo utworzonych oznakowanych strefach ruchu. W zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestnika ruchu, ustawa będzie stosowana również na drogach innych niż publiczne, oznakowane jako strefy ruchu i strefy zamieszkania. Celem ustawy jest także doprecyzowanie przepisów dotyczących usuwania pojazdów na koszt właściciela. Ponadto projekt zakłada zmiany mające na celu zapewnienie pełnej realizacji obowiązków nakładanych przez Unię Europejską na państwa członkowskie, związanych z koniecznością przekazywania do Komisji informacji o emisji CO<sub>2</sub> pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nałożony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającym normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 1).

### I. Drogi wewnętrzne – stan obecny

Zakres obowiązywania ustawy – Prawo o ruchu drogowym określa art. 1 ustawy, ściśle powiązany z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, która określa status poszczególnych dróg. Jest to kwestia istotna ze względu na fakt, że od statusu drogi zależy także dość często pierwszeństwo przejazdu (wyjeżdżający z drogi niepublicznej na drogę publiczną jest włączającym się do ruchu w rozumieniu art. 17 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a tym samym obowiązany jest ustąpić pierwszeństwa jadącym drogą publiczną).

Warunkiem uznania drogi za publiczną jest zaliczenie jej do jednej z następujących kategorii:

- 1) drogi krajowej,

- 2) drogi wojewódzkiej,
- 3) drogi powiatowej,
- 4) drogi gminnej.

Drogi publicznej nie należy utożsamiać z jej ogólnodostępnością, bowiem ogólnodostępne drogi wewnętrzne nie są drogami publicznymi w rozumieniu ww. przepisów.

Najczęściej place i drogi dojazdowe do budynków na terenie osiedli mieszkaniowych nie należą do dróg publicznych w rozumieniu ustawy i z mocy prawa są drogami wewnętrznymi. Z art. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wynika, że w odniesieniu do uczestników ruchu na drogach publicznych oraz na tych drogach niepublicznych, które leżą w strefie zamieszkania, zastosowanie mają wszystkie przepisy. Zatem może zaistnieć sytuacja, że droga wewnętrzna będzie leżała w strefie zamieszkania i wówczas taki dualizm powoduje, że do ruchu odbywającego się tam będą miały zastosowanie wszystkie przepisy włącznie z normami sankcyjnymi zawartymi w kodeksie wykroczeń.

Niejednokrotnie w praktyce, ustalenie na miejscu wypadku drogowego statusu drogi jest problematyczne nie tylko dla uczestników zdarzenia, ale również dla wezwanych policjantów. Ma to miejsce przede wszystkim na obszarach miejskich, gdzie drogi gminne niewiele różnią się od dróg wewnętrznych, bowiem te ostatnie nie zawsze są oznaczone odpowiednimi tablicami. Wówczas zachodzi konieczność ustalenia, czy uchwałą rady gminy drodze nadano status drogi gminnej. Status drogi wewnętrznej nie zależy od tego, czy jest ona oznaczona odpowiednimi tablicami.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, drogami wewnętrznymi są drogi niezaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych, a w szczególności:

- drogi w osiedlach mieszkaniowych,
- drogi dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych,
- drogi dojazdowe do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców,
- place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami.

Utrzymanie i oznakowanie dróg wewnętrznych, a także zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, przez który droga przebiega, a w razie jego braku – do właściciela terenu.

Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi, jak również utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych miejsc, należy do zarządcy drogi publicznej. Początek drogi wewnętrznej oznaczony

może być znakiem drogowym D-46 „droga wewnętrzna”. Wyjazd z drogi wewnętrznej na drogę publiczną oznaczony może być znakiem D-47 „koniec drogi wewnętrznej”.

Zarządca (właściciel terenu) drogi wewnętrznej ma prawo umieszczać na niej znaki i sygnały drogowe o wzorach stosowanych na drogach publicznych; teoretycznie może również wprowadzić regulamin korzystania z dróg wewnętrznych. Oznakowanie, regulamin czy też tablice o treści „na terenie stosuje się przepisy kodeksu drogowego” mają dziś jednak charakter iluzoryczny i niestosowanie się do nich, o ile nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu, nie stanowi podstawy do karania mandatem. Dlatego też poza drogami publicznymi Policja oraz Straż Miejska posiadają dość ograniczone uprawnienia, jeżeli chodzi o karanie kierowców.

Postawiony na drodze wewnętrznej znak „B-35” (zakaz postoju) w zasadzie nie daje policjantowi uprawnień do ukarania kierowcy mandatem, bowiem ten dopuścił się naruszenia normy porządkowej ustanowionej przez zarządcę (właściciela terenu).

Na drogach niepublicznych, położonych poza strefą zamieszkania przymus stosowania ustawy jest ograniczony jedynie do sytuacji, w których rozstrzygają się kwestie bezpieczeństwa osób uczestniczących w ruchu. Konieczność „uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa” odnosi się do sytuacji, w której niebezpieczeństwo jest realne (w danym momencie istnieje lub w każdej chwili, w danych okolicznościach, może nastąpić), a nie hipotetyczne, które może nastąpić w bliżej nieokreślonej przyszłości.

Dlatego też poza drogą publiczną i strefą zamieszkania nie będzie miał zastosowania np. art. 38 ustawy – Prawo o ruchu drogowym nakazujący kierującemu pojazdem posiadanie przy sobie odpowiednich dokumentów (a nawet obowiązek posiadania uprawnień w ogóle), art. 39 nakazujący używanie pasów bezpieczeństwa, przepisy o zatrzymaniu i postoju pojazdów (chyba że pojazd, ze względu na miejsce i sposób unieruchomienia, powoduje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa), czy też przepisy o dopuszczalnej prędkości.

Pełne zastosowanie będą miały natomiast przepisy regulujące relacje pomiędzy uczestnikami ruchu, np. dotyczące pierwszeństwa przejazdu, prędkości bezpiecznej lub zakazujące wchodzenia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd.

Art. 98 Kodeksu wykroczeń, w części dotyczącej „niestosowania się do przepisów obowiązujących na drogach wewnętrznych” jest dziś praktycznie przepisem martwym, bowiem odnosi się do przepisów w rozumieniu art. 87 Konstytucji (czyli ustaw i rozporządzeń), a nie do „przepisów” ustanowionych przez właściciela terenu. Obecna treść

art. 98 K.w. została wprowadzona w czasie, gdy na podstawie obowiązującego ówczesnie art. 11 ust. 2 ustawy o drogach publicznych Rada Ministrów w dniu 24 stycznia 1986 r. wydała rozporządzenie w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych. W rozdziale 5 „Zasady zarządzania i finansowania oraz oznakowania dróg wewnętrznych” uregulowane były m.in. kwestie dotyczące porządku ruchu na tych drogach. Jednakże, z dniem 1 stycznia 1999 r., art. 52 pkt 8 ustawy z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej, w związku z reformą ustrojową państwa, uchylił delegację zawartą w art. 11 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, a tym samym wspomniane rozporządzenie, w części dotyczącej dróg wewnętrznych, zostało uchylone.

Jeżeli kierujący pojazdem na drodze wewnętrznej nie zachowa należytej ostrożności i zagrazi bezpieczeństwu innych osób, będzie podlegał odpowiedzialności z art. 98 Kodeksu wykroczeń.

Biorąc pod uwagę aktualny stan prawny w kontekście zatrzymywania i postoju pojazdów poza drogami publicznymi i strefą zamieszkania, policjant (lub strażnik miejski) może nałożyć mandat wówczas, gdy:

- a) zatrzymanie lub postój, w skutek niezachowania należytej ostrożności, powoduje jednocześnie zagrożenie bezpieczeństwa innych osób (art. 98 Kodeksu wykroczeń),
- b) pojazd zatrzymano w takim miejscu, w którym powoduje niszczenie lub uszkodzenie roślinności (art. 144 Kodeksu wykroczeń).

## II. Drogi wewnętrzne – proponowane zmiany

### a) Prawo o ruchu drogowym

Projekt zmierza do rozszerzenia zakresu obowiązywania ustawy – Prawo o ruchu drogowym także na nowo tworzone oznakowane strefy ruchu. W strefie ruchu przepisy ustawy będą miały zastosowanie w takim zakresie, jak na drodze publicznej. Zgodnie z założeniami, przepisy ustawy co do zasady będą miały nadal ograniczone zastosowanie na tych drogach wewnętrznych, które będą usytuowane poza specjalnie oznakowanymi strefami ruchu i strefami zamieszkania.

Zgodnie z projektowaną w art. 2 pkt 16a P.r.d. definicją, oznakowana strefa ruchu oznaczać będzie obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy oznaczono znakami „strefa ruchu”. Wzór znaku oraz jego szczegółowe warunki techniczne określone zostaną w nowelach rozporządzeń wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W trakcie konsultacji projektu zgłaszany był postulat, aby przepisy ustawy nie były stosowane na terenach zamkniętych. W związku z powyższym rozważano, czy nie zaprojektować definicji strefy zamieszkania oraz strefy ruchu w taki sposób, aby mogły one istnieć jedynie na drodze publicznej lub ogólnodostępnej oznakowanej wewnętrznej.

Ta ostatnia koncepcja spotkała się jednak ze stanowczym protestem społecznym (między innymi środowisk osób niepełnosprawnych) i zarzutem, że spowoduje naruszenie Konstytucji (zasadę równości oraz art. 21 ust. 1 i 64 ust. 2). Podniesiono, że organy państwa bezpodstawnie chcą się uchylić od obowiązku ochrony porządku publicznego na strzeżonych osiedlach mieszkaniowych, nie dając innych, skutecznych w praktyce możliwości egzekwowania porządku w tych miejscach. Zważyć bowiem należy, że w sytuacji, gdy kierujący zaparkował pojazd na drodze (terenie), na której nie obowiązują przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w taki sposób, że pojazd ten w znacznym stopniu utrudnia ruch, czy wręcz go uniemożliwia lub zagraża bezpieczeństwu, właściciel drogi lub też podmiot działający w jego imieniu, w ramach dozwolonej samopomocy cywilnej, na zasadach określonych w ustawie – Kodeks cywilny, mają prawo przywrócić stan poprzedni poprzez jego usunięcie czy też przemieszczenie, a następnie z tego tytułu wystąpić z cywilnoprawnym roszczeniem do właściciela o zwrot kosztów holowania. O ile w pewnych sytuacjach możliwe jest usunięcie niewłaściwie zaparkowanego pojazdu (poprzez przemieszczenie, a w skrajnych przypadkach zaholowanie na strzeżony parking), o tyle działanie właściciela/zarządcy nieruchomości lub też podmiotu działającego w ich imieniu, polegające na założeniu blokady na koło pojazdu należy uznać za działanie bezprawne. Podkreślić bowiem należy, że dopuszczalna samopomoc cywilna może zmierzać jedynie do przywrócenia stanu zgodnego z prawem (samopomoc zmierza do restytucji utraconego władztwa) – w tym przypadku udroźnienia przejazdu lub przejścia. Założenie blokady na koło pojazdu ma charakter represji quasi karnej i nie spowoduje udroźnienia drogi. Założenie blokady przekracza więc dozwoloną samopomoc, co powoduje, że jest samowolnym naruszeniem posiadania pojazdu, a tego art. 342 Kodeksu cywilnego czynić zabrania (sankcja: art. 191 K.k.). Do takiego działania mają prawo jedynie służby publiczne wymienione w przepisach art. 50a i 130a

ustawy – Prawo o ruchu drogowym (głównie Policja i Straż Miejska), lecz ich uprawnienie w tym zakresie co do zasady nie obejmuje drogi wewnętrznej (chyba że leży ona w strefie zamieszkania). Dlatego też zdecydowano pozostawić funkcjonowanie „strefy zamieszkania” w dotychczasowym kształcie.

W celu zapewnienia właściwego oznakowania na leżących poza drogami publicznymi strefach ruchu oraz strefach zamieszkania, a w szczególności, aby ustawiane tam znaki drogowe nie były ze sobą wzajemnie sprzeczne, podmioty zarządzające drogami wewnętrznymi leżącymi w strefie zobowiązane będą do dostosowania oznakowania tych dróg do wymagań wynikających z przepisów prawa powszechnie obowiązującego w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Naruszenie tych obowiązków zostało w projekcie zagrożone karą grzywny (projektowany art. 85a K.w.).

Wymóg ten został spowodowany dotychczasowymi doświadczeniami, z których wynika, że zarządcy dróg wewnętrznych ustawiają tam znaki drogowe niezgodnie z przepisami (np. malując na jezdni linię warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów P-13 bez jednoczesnego ustawienia znaku pionowego A-7 „ustąp pierwszeństwa”). Tego typu działania powodują zagrożenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Aby zapobiec tego typu przypadkom, dodatkowo powierzono wojewodzie nadzór nad zarządzaniem ruchem w strefach. Dzięki temu wojewoda będzie mógł nakazać zmianę organizacji ruchu także w strefach leżących de facto na drogach niepublicznych.

Na marginesie zważyć należy, że obecny stan prawny (art. 140 K.c.) zezwala właścicielowi nieruchomości na oznakowanie drogi tablicą „droga prywatna” i w tym zakresie zmiany nie będzie również po wejściu w życie niniejszej nowelizacji.

#### b) Kodeks wykroczeń

Zmiana przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym wymaga kompleksowych zmian w innych ustawach, między innymi zmiany przepisów sankcjonujących – XI rozdziału Kodeksu wykroczeń, stąd też w tym zakresie projekt przewiduje stosowne regulacje.

W celu zagwarantowania właściwego oznakowywania dróg usytuowanych na drogach wewnętrznych leżących w oznakowanych strefach ruchu oraz strefach zamieszkania, zaprojektowano nowy typ wykroczenia – art. 85a. W trakcie prac rozważano w tym celu nowelę art. 85 K.w., jednak z uwagi na fakt, że czyn wyczerpujący znamiona art. 85 jest zagrożony zbyt surową sankcją w stosunku do uchybień formalnych, których można się

dopuszczyć w procesie znakowania drogi wewnętrznej, zaprojektowano nowy typ wykroczenia określony w art. 85a K.w. Konstrukcję pierwotnie proponowanego przepisu znacznie przebudowano, w taki sposób, aby sankcją np. za bezprawne ustawienie znaku ponosiły osoby fizyczne – osoba zlecająca i wykonująca znakowanie drogi wewnętrznej w sposób niezgodny z przepisami.

Nowe brzmienie przepisów art. 86 § 1, 87 § 2, 88, 90, 94, 96 ma charakter dostosowawczy. Ponadto, w celu wyeliminowania wątpliwości, które występowały dotychczas przy ich wykładni, w nowym ich brzmieniu wskazano *expressis verbis* zakres dróg/miejsc, których dotyczą poszczególne dyspozycje.

Niezależną od kierunku prac, jest zmiana dotychczasowej treści art. 97 K.w.

Zarówno w literaturze, jak i orzecznictwie podnoszono, że art. 97 swoim zakresem obejmuje wyłącznie przepisy dotyczące bezpieczeństwa i porządku ruchu. Zważyć jednak należy, że w 1970 r., gdy przepis art. 97 wchodził w życie, odnosił się do ówczesnie obowiązującej ustawy z 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych. Tytuł ustawy z 1961 r. zdaje się więc wskazywać, że *ratio legis* art. 97 K.w. obejmował wszystkie inne stany aniżeli typizowane w art. 84 – 96 K.w.

Ponieważ pojęcia bezpieczeństwa, a szczególnie porządku pozostają nieostre, sprawcy takich naruszeń, jak np. niedokonanie w ciągu 30 dni odpowiedniego zgłoszenia o nabyciu pojazdu pozostają często bezkarni, bowiem przepis art. 78 ust. 2 P.r.d. w przykazie XI rozdziału kodeksu wykroczeń jest przez niektóre sądy uznawany jako *lex imperfecta*. Podnoszono, że biorąc pod uwagę obecną systematykę ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nie jest jasne, do jakich przepisów odnosi się obecna treść art. 97 K.w.

W związku z powyższym zdecydowano, że art. 97 K.w. powinien typizować te wszystkie naruszenia ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie, których nie obejmują pozostałe przepisy XI rozdziału Kodeksu wykroczeń, z jednoczesnym zawężeniem podmiotów, w taki sposób, aby żaden z tych przepisów p.r.d nie pozostawał postulatem – normą pustą.

Projektowany art. 98 K.w. będzie jedynym przepisem XI rozdziału Kodeksu wykroczeń, który będzie miał zastosowanie poza drogami publicznymi oraz drogami oznakowanymi jako strefa ruchu lub strefami zamieszkania. Tak więc przepis ten będzie

stosowany do czynów popełnionych na drogach wewnętrznych nieleżących w żadnej z dwóch wymienionych stref, i tylko wówczas, gdy niezachowanie należytej ostrożności spowoduje zagrożenie bezpieczeństwa innej aniżeli sprawca osoby. Jeżeli zatem na takiej drodze dojdzie do kolizji z udziałem zaparkowanego pojazdu i nie wywoła to zagrożenia innej aniżeli sprawca osoby (skutkiem będzie wyłącznie szkoda materialna), to zdarzenie takie będzie traktowane wyłącznie jako delikt prawa cywilnego.

Niezależnie od kierunku prac legislacyjnych, ujawniono, iż obowiązujące przepisy prawa przewidują dwojakiego rodzaju sankcje za brak zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Zgodnie z art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych, za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu (lub o innej powierzchni niż określono w zezwoleniu), zarządca drogi wymierza w drodze decyzji administracyjnej karę pieniężną w wysokości 10-krotnej opłaty za zajęcie pasa (art. 40 ust. 4 – 6 ustawy o drogach publicznych). Przepisy te w zestawieniu z obecnym art. 99 § 1 pkt 1 i 4 K.w. uzasadniają przypuszczenie, iż system ten, powodując de facto podwójną odpowiedzialność karną, narusza formułę demokratycznego państwa prawnego. Dlatego też zdecydowano o potrzebie uchylecia pkt 1 i 4 w art. 99 § 1 K.w.

#### c) Kodeks karny

Zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie rozszerzenia jej stosowania także na oznakowane strefy ruchu spowodowały konieczność wprowadzenia zmian do przepisów sankcjonujących w kodeksie karnym. I tak, art. 45 ust. 1 pkt 1 P.r.d. na terenie oznakowanej strefy ruchu będzie sankcjonowany między innymi poprzez nowe brzmienie art. 178a § 2 K.k.

Zmiana art. 179 K.k. wynika z potrzeby penalizacji nowego typu czynu. Dotychczasowe brzmienie jego dyspozycji nie obejmowało zachowania polegającego na dopuszczeniu do prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania leżącej na takiej drodze, przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod wpływem środka odurzającego lub osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień. Z uwagi na duże zagrożenie wypadkami oraz duże nasilenie ruchu, także na ogólnodostępnych drogach niepublicznych, uznano, że zachowania te są społecznie szkodliwe i wymagają penalizacji.



### III. Zmiany przepisów mające na celu realizację wyroku Trybunału Konstytucyjnego oraz zmiany przepisów dotyczących usuwania pojazdu na koszt właściciela

Procedury usuwania pojazdów oraz przejścia ich prawa własności na rzecz Skarbu Państwa w trybie przepisów art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) były przedmiotem wielokrotnych skarg obywateli, przedsiębiorców prowadzących usługi w zakresie holowania i parkowania, jak również wystąpień Rzecznika Praw Obywatelskich. Niezależnie, Trybunał Konstytucyjny wyrokiem z dnia 3 czerwca 2008 r. (sygn. akt P 4/06) orzekł niezgodność art. 130a ust. 10 i ust. 11 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym z Konstytucją.

W dotychczasowej praktyce funkcjonowała zasada, że po zatrzymaniu pojazdu, do jego właściciela wysyłane było pismo z informacją (pouczeniem), że jeżeli pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w okresie 6 miesięcy, to jego prawo własności przejdzie na rzecz Skarbu Państwa. Po upływie tego okresu i nieodebraniu pojazdu z parkingu, podmiot holujący (parkujący) przysyłał dokumentację do urzędu skarbowego w celu wszczęcia dalszej procedury. Urząd Skarbowy zwracał się do właściwej komendy powiatowej Policji (komendy miejskiej Policji) o kopie pism informujących właściciela o trybie postępowania, a po ich otrzymaniu wydawał decyzję o przejęciu pojazdu na rzecz Skarbu Państwa.

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 3 czerwca 2008 r. (sygn. akt P 4/06) orzekł, iż:

1. art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie, w jakim dopuszcza odjęcie prawa własności pojazdu bez prawomocnego orzeczenia sądu, jest niezgodny z art. 46, art. 21 ust. 1, art. 64 ust. 1 w związku z art. 31 ust. 3 oraz z art. 64 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej,
2. art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy powołanej w punkcie 1 jest niezgodny z art. 64 ust. 3 Konstytucji,
3. § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 sierpnia 2002 r. w sprawie usuwania pojazdów (Dz. U. Nr 134, poz. 1133, z późn. zm.) jest niezgodny z art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy powołanej w punkcie 1 oraz z art. 92 ust. 1 i art. 46 Konstytucji.

Kwestionowany wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego przepis art. 130a ust. 10 ustawy naruszał wzorce konstytucyjnie w zakresie, w jakim dopuszczał odjęcie prawa własności pojazdu bez prawomocnego orzeczenia sądu. W dotychczasowym stanie prawnym na rzecz Skarbu Państwa przechodziła własność pojazdów, które zostały usunięte z drogi na skutek naruszenia przepisów o bezpieczeństwie lub porządku ruchu drogowego i nie zostały odebrane przez osobę uprawnioną w terminie 6 miesięcy od dnia ich usunięcia. Do przejścia własności takich pojazdów na rzecz Skarbu Państwa dochodziło w związku z uznaniem ich za porzucone z zamiarem wyzbycia się z mocy ustawy, co – w ocenie Trybunału Konstytucyjnego – pozostawało w sprzeczności z przepisami konstytucyjnymi. Zgodnie bowiem z art. 46 Konstytucji RP przypadek rzeczy, może nastąpić tylko w sytuacjach określonych w ustawie i tylko na podstawie prawomocnego orzeczenia sądu.

Niniejszy projekt przewiduje następujące zmiany w tym zakresie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym:

W projektowanej zmianie brzmienia art. 130a ust. 10 ustawy określono, że w stosunku do pojazdu usuniętego z drogi starosta występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie jego przypadku na rzecz powiatu, jeżeli pojazd nie został odebrany przez osobę uprawnioną w terminie 3 miesięcy od dnia usunięcia. Sąd będzie orzekał o przypadku pojazdu w trybie postępowania cywilnego w postępowaniu nieprocesowym.

Skrócenie okresu z dotychczasowych 6 do 3 miesięcy zostało spowodowane doświadczeniami resortu finansów, z których wynika, że tak długi okres generuje zbędne koszty, które na ogół przewyższają wartość przechowywanych pojazdów. Okres 3 miesięcy wydaje się być wystarczający, bowiem z mocy projektowanych przepisów przed wydaniem orzeczenia o przypadku pojazdu sąd będzie zobligowany zbadać, czy zostały spełnione ku temu wszystkie przesłanki, a w szczególności, czy usunięcie pojazdu było zasadne i czy w poszukiwaniu osoby uprawnionej do jego odbioru, dołożono należytej staranności oraz czy orzeczenie przypadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego i dopiero po spełnieniu tych przesłanek będzie mógł orzec przypadek pojazdu.

Trybunał Konstytucyjny orzekł również niekonstytucyjność art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, podnosząc, że niezgodne z ustawą zasadniczą jest formułowanie upoważnień ustawowych do uregulowania w drodze aktów wykonawczych kwestii związanych z ograniczeniem prawa własności. Ponieważ przepis ten został mocą wyroku Trybunału Konstytucyjnego uchylony, nie ma potrzeby jego dodatkowej derogacji.

Projekt zakłada, iż opłaty za usunięcie i parkowanie usuniętych pojazdów będą stanowiły dochód własny powiatu. Zamieszczona poniżej tabela, w oparciu o uzyskane od jednostek samorządu terytorialnego informacje, obrazuje w podziale na poszczególne województwa liczbę przypadków, w których pojazd został usunięty w trybie art. 130a ustawy, a następnie odebrany przez uprawnioną osobę po uiszczeniu stosowanych opłat. W skali całego kraju w 2006 r. było takich przypadków ok. 25 tys., w 2007 r. – ok. 30 tys. a w 2008 r. – ok. 24 tys.

lp.	Województwo	dokonane usunięcie pojazdu w trybie art. 130a – liczba przypadków		
		2006	2007	2008
1	dolnośląskie	b/d	b/d	161
2	kujawsko-pomorskie	1371	1810	1353
3	lubelskie	2835	2934	2402
4	lubuskie	2145	2327	2039
5	łódzkie	2073	2150	1860
6	małopolskie	1423	2374	2018
7	mazowieckie	3359	3439	2776
8	opolskie	560	793	608
9	podkarpackie	1917	3287	2400
10	podlaskie	2797	3023	1978
11	pomorskie	755	683	571
12	śląskie	b/d	b/d	b/d
13	świętokrzyskie	1904	2399	1662
14	wielkopolskie	1622	1774	1830
15	warmińsko-mazurskie	1197	1416	1200
16	zachodniopomorskie	971	1408	1054
	Suma	24929	29817	23912

Należy nadmienić, że z uwagi na znaczne rozbieżności w wysokości opłat ustalonych w poszczególnych powiatach, a także konieczność uwzględnienia indywidualnych

okoliczności każdego przypadku usunięcia pojazdu niemożliwe jest precyzyjne wyliczenie wpływów z tytułu omawianych opłat. Wyłącznie tytułem przykładu można wskazać, że przy przyjęciu hipotetycznego założenia, że w powiecie ryskim ściągane były wyłącznie pojazdy do 3,5 t, holowanie następowało w odległości do 10 km, a pojazd był odbierany w następnym dniu po jego usunięciu to wpływy w 2007 r. wyniosłyby 20 988,00 zł (120 zł za usunięcie pojazdu do 3,5 t na odcinku do 10 km, 12 zł za każdą dobę parkowania pojazdu, w 2007 r. 159 przypadków w których usunięto pojazd, a następnie został on odebrany po uiszczeniu opłat).

Niniejszy projekt zakłada, że rada powiatu, biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań oraz koszty usuwania i parkowania pojazdów na obszarze danego powiatu, będzie ustalać corocznie w drodze uchwały wysokość opłat za holowanie i przechowywanie (parkowanie) pojazdu. Z uwagi na zgłaszaną w trakcie konsultacji projektu konieczność określenia maksymalnych stawek w ustawie, zważywszy na fakt, że stawki opłat w kraju za holowanie i przechowywanie pojazdu są bardzo zróżnicowane, projekt ustala maksymalną wysokość stawek kwotowych. Aby nie zachodziła konieczność częstej nowelizacji ustawy w tym zakresie, zdecydowano, że maksymalne stawki opłat obowiązujące w danym roku kalendarzowym będą ulegać corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszego półrocza roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Projekt zakłada realizację zadania polegającego na usuwaniu pojazdów oraz zapewnieniu miejsc parkingowych na parkingach strzeżonych dla usuniętych pojazdów jako zadania własnego powiatu. Zadania te będą mogły być realizowane przez powiatowe jednostki organizacyjne lub zlecone podmiotom zewnętrznym z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych. W przepisach przejściowych projektu określono, że w terminie do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy realizacja zadania związanego z usuwaniem i parkowaniem pojazdów będzie mogła odbywać się na dotychczasowych zasadach – tj. zachowując w mocy dotychczasowe wyznaczenia przez starostę jednostek dokonane na zasadach określonych w art. 130a ust. 5e ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Stosownie do przepisu art. 8 projektu jednostki usuwające pojazdy oraz jednostki prowadzące parkingi strzeżone wyznaczone na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem wejścia w życie ustawy realizują swoje zadania przez okres, na jaki zostały do tego wyznaczone.

W przypadku gdy okres, na jaki została wyznaczona jednostka usuwająca pojazdy i prowadząca parking strzeżony upłynie przed terminem 12 miesięcy, starosta może wyznaczyć takie jednostki na dotychczasowych zasadach, jednak na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projekt przewiduje również zmiany w art. 400k ust. 2 oraz w art. 401c ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) dotyczące dofinansowania powiatów w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nabytych w drodze przepadku w trybie art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Dofinansowanie powiatów w powyższym zakresie będzie następowało w formie dotacji udzielanej ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), na warunkach podobnych do dofinansowania gmin, w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powiat otrzyma kwotę dotacji proporcjonalną do liczby pojazdów, które w dniu przejścia na własność powiatu w drodze przepadku, stanowiły wraki (odpady), przekazanych do stacji demontażu i wskazanych we wniosku o udzielenie dofinansowania.

Wychodząc naprzeciw postulatom zgłaszanym przez organizacje społeczne zrzeszające osoby niepełnosprawne, kolejną projektowaną zmianą jest włączenie do art. 130a ust. 1 przepisu, na podstawie którego możliwe będzie odholowywanie na koszt właściciela pojazdu pozostawionego na miejscu przeznaczonym dla osób niepełnosprawnych (projektowany art. 130a ust. 1 pkt 4). Zmiana ta jest konsekwencją polityki zmierzającej do zaostrzenia kar dla osób zajmujących miejsca przeznaczone dla niepełnosprawnych, w tym m.in. zmiany wprowadzonej rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. Nr 202, poz. 1249). Na mocy ww. nowelizacji podwyższono m.in. wysokość grzywny dla osób zajmujących stanowiska przeznaczone dla osób niepełnosprawnych do kwoty 500 zł.

W art. 130a ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym projektuje się również dodanie pkt 5. Przepis ten w sposób niebudzący wątpliwości będzie regulował kwestię odholowywania pojazdów z miejsc oznaczonych właściwym znakiem wskazującym, że pojazd zostanie usunięty na koszt właściciela (umieszczona pod znakiem B-35 „zakaz postoju” lub znakiem B-36 „zakaz zatrzymywania się” tabliczka do znaków drogowych

T-24). Ta zmiana jest realizacją postulatów zgłaszanych między innymi przez przedstawicielstwa dyplomatyczne, które permanentnie sygnalizują polskim służbom zagrożenie terrorystyczne, w sytuacjach pozostawienia pojazdów pod budynkami ambasad.

Niezależnie, w wyniku realizacji postulatu resortu infrastruktury, w art. 130a w ust. 1 pkt 3 otrzymał nowe brzmienie, które umożliwia rezygnację z usunięcia pojazdu na koszt właściciela w tych przypadkach, w których jest to niecelowe. Z praktyki kontrolnej wynika, że zdarzają się sytuacje, gdy pojazd ciężarowy (najczęściej tzw. TIR) jest zatrzymywany do kontroli na drodze np. powiatowej, po której, ze względu na nacisk osi nie powinien się poruszać. W takich przypadkach dotychczasowe brzmienie przepisu art. 130a ust. 1 pkt 3 nakazywało jego obligatoryjne usunięcie na koszt właściciela, nawet wówczas, gdy w odległości kilkuset metrów przebiegała droga krajowa, po której mógłby się on legalnie poruszać. Celem tego przepisu miało być wyeliminowanie z ruchu takiego pojazdu i zaprzestanie niszczenia drogi. Usunięcie to odbywało się poprzez jego zholowanie, a więc tak czy inaczej, droga ta była w dalszym ciągu niszczona przez ciężki pojazd, który był tym razem holowany. Dlatego też uznając, że w sytuacji, gdy w pobliżu miejsca kontroli przebiega droga, którą pojazd taki może legalnie kontynuować jazdę, należy zrezygnować z holowania na rzecz przymusowego skierowania pojazdu na tę drogę przez organ kontroli ruchu. Wprowadzenie tej zmiany nie powoduje zniesienia odpowiedzialności za niszczenie drogi, którą to odpowiedzialność statuuje ustawa o drogach publicznych, często w wysokości kilku, a nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych.

Dodanie w art. 130a ust. 2a ma na celu wyeliminowanie takich przypadków, w których po wydaniu dyspozycji usunięcia pojazdu przez uprawnione służby, a przed przyjazdem na miejsce jednostki usuwającej pojazd – na miejsce zdarzenia dotrze właściciel pojazdu, a mimo to pojazd jest usuwany na parking strzeżony. Dotychczasowe brzmienie przepisów było często interpretowane w ten sposób, że skoro pojazd był pozostawiony w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu, to podlega on usunięciu także wówczas, gdy w czasie oczekiwania na jednostkę usuwającą pojazd na miejscu zjawił się właściciel auta. Należy podkreślić, że przepis art. 130a z założenia nie ma charakteru karnego, pomimo że w praktyce dla właściciela pojazdu jest dolegliwy (analogicznie jak zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu - art. 132 P.r.d.). Należy więc stwierdzić, że nie ma potrzeby usuwania pojazdu w sytuacji gdy może to skutecznie uczynić jego właściciel. Zgodnie z nowo projektowanym

art. 130a ust. 2a i 10g koszty rozpoczętej procedury usuwania pojazdu poniesie właściciel pojazdu.

Projektowany art. 130a ust. 10c ma na celu wyeliminowanie przypadków, w których z różnych przyczyn nie można ustalić właściciela pojazdu (np. pojazd jest kradziony i ma usunięte bądź przebite numery; pojazd jest zarejestrowany na osobę, która przed kilkoma laty go sprzedała i nie potrafi wskazać nabywcy).

Poniższa tabela przedstawia liczbę pojazdów usuniętych w trybie art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, które zostały przejęte na rzecz Skarbu Państwa na podstawie orzeczenia naczelnika urzędu skarbowego.

Lp.	Lata	Liczba orzeczeń wydanych przez naczelników urzędów skarbowych o przypadku pojazdów na rzecz Skarbu Państwa	Liczba spraw oczekujących na wydanie orzeczenia przez naczelników urzędów skarbowych o przypadku pojazdu
1	2004	3929	1397
2	2005	5422	1378
3	2006	7005	1495
4	2007	7650	1835
5	2008	7918	1773

Projekt zakłada również wprowadzenie przepisu nakładającego na właściciela pojazdu obowiązku uiszczenia należności za usunięcie, przechowywanie, oszacowanie, sprzedaż lub zniszczenie pojazdu, w przypadku gdy właściciel nie odbierze pojazdu z parkingu w ustawowym terminie. W takim przypadku starosta w drodze decyzji administracyjnej będzie nakładał obowiązek zapłaty tych należności. W razie niewykonania dobrowolnego decyzji starosty obowiązek uiszczenia stosownych opłat będzie dochodzony w trybie egzekucji administracyjnej przez naczelników urzędów skarbowych.

W projekcie uwzględniono także terminy przedawnień postępowania egzekucyjnego oraz termin na wydanie decyzji przez starostę zapłaty kosztów usunięcia, przechowywania oraz kosztów postępowania likwidacyjnego.

Groźba uiszczenia znacznych kwot pieniężnych i poddaniu ich późniejszej egzekucji administracyjnej ma skłonić właściciela do odbioru pojazdu z parkingu po uiszczeniu stosownych opłat. Projektowany przepis ma na celu zredukować liczbę pozostawionych i nieodebranych pojazdów, co w konsekwencji wpłynie również na poprawę stanu środowiska naturalnego, bowiem znaczną część pojazdów usuniętych i nieodebranych przez uprawnioną osobę stanowią pojazdy zdekapitalizowane – przedstawiające niewielką wartość. Pojazdy usunięte i nieodebrane w ustawowym terminie (które dodatkowo przejdą na własność powiatu dopiero po prawomocnym orzeczeniu sądu) będą bowiem stanowić zagrożenie dla środowiska naturalnego ze względu na możliwość przenikania do środowiska płynów eksploatacyjnych oraz pozostawienia substancji stałych nieulegających biodegradacji.

Projektowany art. 130a ust. 10a dotyczy wykonania przypadku pojazdów będących towarami niewspółnotowymi, których status celny powinien być uregulowany przez organ celny. W projektowanym przepisie określono, że pojazd usunięty w trybie art. 130a ust. 1 lub 2 niezarejestrowany w żadnym z państw członkowskich Unii Europejskiej zostanie przekazany naczelnikowi urzędu celnego w celu uregulowania jego sytuacji zgodnie z przepisami prawa celnego.

Projekt przewiduje również zmiany w części pierwszej w księdze drugiej w tytule II w dziale III w rozdziale 2a Kodeksu postępowania cywilnego polegające na dodaniu oddziału 2 regulującego kwestie procedury sądowej dotyczącej przypadku pojazdów usuniętych i nieodebranych w ustawowym terminie. Projekt zakłada, że sąd będzie orzekał o przypadku pojazdów w trybie postępowania cywilnego w postępowaniu nieprocesowym na wniosek starosty. W projektowanym art. 610<sup>6</sup> § 3 określono, że sprawy dotyczące przypadku pojazdów rozpatrywane będą na posiedzeniu niejawnym, chyba że sąd postanowi inaczej.

Projekt zakłada również zmiany upoważnienia [ustawowego do wydania rozporządzenia w sprawie rozciągnięcia stosowania przepisów ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji](#) (art. 174 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji) w celu wprowadzenia zmian w ww. rozporządzeniu umożliwiających rozciągnięcie przepisów likwidacyjnych na pojazdy, których przypadek został orzeczony na rzecz powiatu.

#### IV. Zmiany w zakresie danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów



Projekt przewiduje także rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, o następujące dane techniczne pojazdu:

- 1) wariant i wersja;
- 2) producent;
- 3) rozstaw osi;
- 4) rozstaw kół – ze wskazaniem, że gromadzeniu podlegają trzy wartości dotyczące tej informacji: wartość maksymalna, średnia i minimalna.

Ponadto, zgodnie z projektem w ewidencji będą gromadzone informacje o każdym rodzaju paliwa dla danego pojazdu oraz informacje dotyczące emisji CO<sub>2</sub> dla każdego rodzaju paliwa w danym pojeździe.

Data wejścia w życie ustawy będzie terminem początkowym dla gromadzenia danych wprowadzanych niniejszym projektem. Wejście w życie projektu nie spowoduje konieczności jednorazowego uzupełnienia dotychczas zgromadzonych danych o wszystkich pojazdach o nowe atrybuty. Rozszerzony katalog danych będzie uwzględniany podczas rutynowego przekazywania danych o pojeździe w związku z dokonywaniem czynności w organie rejestrującym. Rozszerzenie katalogu danych przekazywanych i gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów nie spowoduje wydłużenia terminu rejestracji pojazdów.

Dodatkowo projekt przewiduje możliwość udostępniania danych lub informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców podmiotom zagranicznym. Możliwość udostępniania danych poza granice Rzeczypospolitej Polskiej została ograniczona jedynie do przypadków, gdy konieczność podejmowania takich działań wynikać będzie z: postanowień ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, aktu prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem lub z porozumień zawartych pomiędzy właściwymi ministrami państw członkowskich Unii Europejskiej.

Zgodnie z projektowaną regulacją udostępnianie danych będzie następowało w sposób określony w aktach, z których wynikać będzie obowiązek samego udostępniania danych, ponadto przyjęto, że udostępnianie danych będzie następowało nieodpłatnie.

Projektowane zmiany mają na celu zapewnienie pełnej realizacji obowiązków nakładanych przez Unię Europejską na państwa członkowskie, związanych z koniecznością przekazywania do Komisji informacji o emisji CO<sub>2</sub> pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Obowiązek przekazywania

raportów o poziomie emisji CO<sub>2</sub> pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Wspólnoty Europejskiej i nierejestrowanych wcześniej poza Wspólnotą nałożony został rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającym normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 1).

W załączniku II do ww. rozporządzenia określono, w jaki sposób należy przygotowywać i przekazywać informacje dotyczące monitorowania emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych. Zgodnie z tym załącznikiem, raport będzie opracowywany z uwzględnieniem takich danych, jak: rozstaw osi, rozstaw kół pojazdu, masa pojazdu, producent, typ, wariant i wersja pojazdu oraz indywidualny poziom emisji CO<sub>2</sub> dla każdego pojazdu. W związku z powyższym wszystkie dane, wprowadzane przedmiotowym projektem są niezbędne do realizacji obowiązków nakładanych na RP przez Unię Europejską.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### 1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana ustawa dotyczy kierowców, mieszkańców osiedli mieszkaniowych, wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych, organów powiatów, Policji, straży gminnej (miejskiej), Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Żandarmerii Wojskowej, osób prowadzących akcję ratowniczą, zarządców dróg, podmiotów zarządzających drogami

gminnymi, wewnętrznymi oraz wyznaczonych przez starostę jednostek usuwających pojazdy oraz prowadzących parkingi strzeżone. Ze względu na rozszerzenie danych o pojeździe gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów projektowana regulacja będzie miała wpływ na działalność organów właściwych w sprawach rejestracji pojazdów z uwagi na fakt, że podmioty te będą zobowiązane do przekazywania tych danych do ewidencji. Ponadto, regulacja będzie miała wpływ na organ prowadzący centralną ewidencję pojazdów i centralną ewidencję kierowców.

## 2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Nowe zadanie nałożone na powiaty zostanie sfinansowane z opłat za usunięcie i przechowywanie pojazdu, stanowiących dochód własny powiatu. Maksymalne stawki tych opłat określone są w art. 130a ust. 6a projektu. Na mocy projektowanego przepisu art. 130a ust. 10g także koszty postępowania likwidacyjnego (tj. przechowywania, oszacowania, sprzedaży lub zniszczenia pojazdu) ponosiła będzie osoba będąca właścicielem pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu lub posiadacz – solidarnie. Decyzję o zapłacie tych kosztów będzie wydawał starosta.

Należy podkreślić, że projekt przewiduje również dofinansowanie powiatów ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nabytych przez powiaty w drodze przepadku własności. Dofinansowanie powiatów w powyższym zakresie będzie następowało w formie dotacji, na warunkach podobnych do dofinansowania gmin, w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powiat otrzyma kwotę proporcjonalną do liczby pojazdów, które w dniu przejścia na własność powiatu w drodze przepadku własności stanowiły wraki (odpady), przekazanych do stacji demontażu i wskazanych we wniosku o udzielenie dofinansowania.

Ponadto powiaty będą ponosiły koszty związane z kierowaniem przez właściwych starostów wniosków do sądów w celu orzeczenia o przeпадku pojazdów pozostawionych i nieodebranych w ustawowym terminie.

Obecnie nie jest możliwe dokładne wyliczenie zmian poziomu dochodów oraz wydatków jednostek samorządu terytorialnego, bowiem zgodnie z art. 130a ust. 6 projektu

rady powiatów będą miały kompetencje do corocznego ustalania wysokości opłat, na obszarze danego powiatu, z uwzględnieniem maksymalnych stawek określonych w art. 130a ust. 6a. Nie jest jednak możliwe podanie kwot stanowiących dochody j.s.t., bowiem nie jest znana liczba przypadków usunięcia pojazdów oraz przypadków usunięcia i nieodebrania pojazdów w ustawowym terminie po wejściu w życie niniejszej ustawy (należy zauważyć, że do art. 130a włączono przepis, na podstawie którego możliwe będzie odholowanie pojazdu, na koszt właściciela, pozostawionego na miejscu przeznaczonym dla osób niepełnosprawnych oraz odholowanie pojazdu z miejsc oznaczonych znakiem wskazującym, że pojazd zostanie usunięty na koszt właściciela. Zmianom uległ także przepis art. 130a ust. 1 pkt 3 dotyczący zasad odholowania pojazdu przekraczającego wymiary, dopuszczalną masę całkowitą lub nacisku osi).

Wzrost obciążenia pracą sądów powszechnych, związany z nowymi zadaniami określonymi w niniejszym projekcie będzie zrekompensowany przez wzrost zatrudniania w wymiarze sprawiedliwości w 2010 r. W związku z powyższym wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie skutkowało dodatkowymi kosztami w tym zakresie.

Wejście w życie ustawy spowoduje powstanie kosztów dla Skarbu Państwa związanych z pokryciem opłat przechowywania (pozostawienia na parkingu strzeżonym) powstałych po upływie 6-miesięcznego terminu od dnia usunięcia pojazdu do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wobec pojazdów których ten 6-miesięczny termin upłynął po dniu 11 czerwca 2009 r. (tj. po dniu wejścia w życie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 3 czerwca 2008 r. sygn. akt P 4/06 a przed dniem wejścia w życie ustawy).

Na podstawie danych otrzymanych od wojewodów za rok 2009 szacunkowe koszty miesięcznego przechowywania pojazdu obliczonego dla pojazdów o masie do 3,5 t wynoszą 374 zł. W 2009 r. w skali całego kraju odnotowano 3554 szt. pojazdów usuniętych i nieodebranych w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia (według stanu na dzień 1 listopada 2009 r.).

Wejście w życie projektowanej regulacji w zakresie zmian dotyczących danych przekazywanych do centralnej ewidencji pojazdów (art. 1 pkt 4 – 8 projektu) spowoduje powstanie kosztów z tytułu rozbudowy Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców obsługującego CEP i CEK oraz dostosowania tego systemu do komunikacji z podmiotami zagranicznymi. Wstępny koszt związany z projektowaną zmianą oszacowano na kwotę 2 mln zł. Koszty te zostaną pokryte z Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

### 3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie wpłynie na rynek pracy.

### 4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie ustawy nie będzie miało większego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Można jednak przewidywać zwiększenie zapotrzebowania na usługi świadczone przez przedsiębiorców w zakresie projektowania inżynierii ruchu drogowego i wykonawstwa infrastruktury oznakowania dróg.

### 5. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Nowelizacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

### 6. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy został poddany konsultacjom z partnerami społecznymi, w tym z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niepełnosprawne oraz przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego i Krajową Radę Konsultacyjną do Spraw Osób Niepełnosprawnych oraz Komisję Kodyfikacyjną Prawa Cywilnego. Projekt został również przekazany do zaopiniowania Krajowej Radzie Sądownictwa. Projekt uwzględnia uwagi zgłaszane przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Cywilnego. Uwagi zgłaszane przez Krajową Radę Sądownictwa zostały uwzględnione bądź stały się bezprzedmiotowe w wyniku zmian wprowadzonych na skutek uwag innych podmiotów, z którymi konsultowany był projekt.

Projekt został uzgodniony na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 26 sierpnia 2009 r.

Uwagi do projektu zostały zgłoszone przez Polskie Stowarzyszenie Osób Niepełnosprawnych, które oprotestowało fakt, iż na terenie zamkniętych osiedli mieszkaniowych przepisy ustawy nie będą stosowane, a służby porządkowe nie będą

reagować. Dlatego też zdecydowano pozostawić w ustawie „strefę zamieszkania” w dotychczasowym kształcie.

Zgłaszane były również inne uwagi – dotyczące obowiązku używania kasków i kamizelek odblaskowych przez rowerzystów. Kwestie te, jako leżące poza zakresem przedmiotowym projektu, nie zostały uwzględnione.

W ramach konsultacji społecznych i w celu wykonania obowiązku wynikającego z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingową nie zgłosił uwag do projektu.

#### 7. Notyfikacja

Projekt ustawy nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów dotyczących notyfikacji norm i aktów prawnych.

#### 8. Zgodność z prawem Unii Europejskiej

Niniejsza regulacja w zakresie zmian projektowanych w art. 1 pkt 4 – 8 jest zgodna z prawem Unii Europejskiej, pozostałe zmiany nie są objęte zakresem regulacji prawnych Unii Europejskiej.

02/07rch