U C H W A Ł A

S E N A T U R Z E C Z Y P O S P O L I T E J P O L S K I E J

z dnia 12 czerwca 2015 r.

w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Senat wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Jednocześnie upoważnia senatora Andrzeja Matusiewicza do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

MARSZAŁEK SENATU

Bogdan BORUSEWICZ

projekt

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw[1)]

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 przepadku 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 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.”;

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 przepadku 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 przepadku 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.

U Z A S A D N I E N I E

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 przepadku 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 przepadku 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 dyspozycję 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 szczególny (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 ujednolicenie 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 przepadku 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 przepadku. Koszty powstałe po uprawomocnieniu się orzeczenia o przepadku (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 przepadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego. O ile odmowa orzeczenia przepadku 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 współżycia 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, Prokuratorii 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 Prokuratoria 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 przepadku 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 postawie art. 174 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 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 przepadku, wskazane w rozporządzeniu, są w ocenie Związku nieadekwatne do sytuacji;

4) określenie sposobu postępowania i podmiotu obowiązanego do pokrycia kosztów usunięcia i przechowywania pojazdu w przypadku jeżeli sąd odmówi orzeczenia przepadku pojazdu na rzecz powiatu z uwagi na niezasadność decyzji o usunięciu pojazdu z drogi albo ze względu na sprzeczność przepadku 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 przepadku pojazdu na rzecz powiatu. Jak wskazał Związek, w aktualnym stanie prawnym, obowiązki te ciążą 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) uchylenia 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 przeredagowanie 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 odstąpienie 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 zwarcia 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, ma 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.