KU 583/14

Ministerstwo
Spraw Wewnętrznych

Grzegorz Karpiński
Sekretarz Stanu

KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna
18. 12. 2014
Wpł. Nr dz. 583

DN-PP-0717-9/2014/PD

Warszawa, dnia 15 grudnia 2014 r.

Pan
Piotr Zientarski
Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Przewodniczący,

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

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

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

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

Z wyrazami szacunku

Grzegorz Karpiński

ul. Stefana Batorego 5
02-591 Warszawa, Polska
msw.gov.pl

tel. +48 22 601 43 03
fax +48 22 601 39 88

Projekt z dnia ... grudnia 2014 r.

Ustawa

z dnia ..... 2014 r.

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

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

1) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

2) właściciela pojazdu;

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

4) właściwego miejscowo starostę.

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

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

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

1) pojeździe – marka, typ, model i numer rejestracyjny;

2) podmiocie usuwającym pojazd – nazwa podmiotu, imię i nazwisko osoby wykonującej czynności związane z usunięciem pojazdu;

3) parkingu strzeżonym, na który usunięto pojazd – nazwa podmiotu prowadzącego parking;

4) właścicielu lub posiadaczu – odpowiednio: imię i nazwisko albo nazwa, adres zamieszkania albo siedziby, w odniesieniu do osoby fizycznej – numer PESEL, a jeżeli go nie posiada – numer dokumentu tożsamości;

5) osobie uprawnionej do używania lub odbioru pojazdu – imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer PESEL, a jeżeli go nie posiada – numer dokumentu tożsamości.

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

3) ust. 5c otrzymuje brzmienie:

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

4) w ust. 6a:

lit. g otrzymuje brzmienie:

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

5) ust. 10a otrzymuje brzmienie:

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

6) uchyla się ust. 10f;

7) ust. 10h otrzymuje brzmienie:

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

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

1) niezwłocznie po uprawomocnieniu się orzeczenia w sprawie przepadku pojazdu;

2) w przypadku, o którym mowa w ust. 2a, jeżeli powstałe koszty nie zostały dobrowolnie uiszczone przez osobę zobowiązaną w terminie 7 dni od dnia wydania dyspozycji usunięcia pojazdu.";

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

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

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

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

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

Uzasadnienie

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

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

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

Kontroli poddano w szczególności postępowanie w stosunku do pojazdów nieodebranych przez ich właścicieli z parkingów w określonym w ustawie terminie, w tym wnioskowanie do sądu o orzeczenie ich 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 naruszeniu obowiązujących przepisów, jak również braku rzetelności w podejmowanych działaniach, dotyczyły w szczególności wyznaczania podmiotów usuwających i przechowujących pojazdy, kierowania do sądu wniosków o orzeczenie 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3) przepisu przewidującego 30-dniowy termin na złożenie przez starostę wniosku do sądu o orzeczenie przepadku pojazdu na rzecz powiatu; przepis ten ma na celu zmobilizowanie starostów do składania stosownych wniosków do sądu w określonym ustawowo terminie;

4) przepisu przewidującego uchylenie art. 130a ust. 10f, regulującego wykonanie orzeczenia sądu o 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. Wprowadza to wątpliwości interpretacyjne w ustaleniu, które przepisy mają zastosowanie jako normy szczególne: przepisy ustawy o recyklingu pojazdów lub ustawy o odpadach, czy też przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazujące tryb egzekucyjny dla zagospodarowania mienia powiatu, jakim jest przewłaszczony pojazd. Należy mieć przy tym na względzie, że zazwyczaj pojazdy, których właściciele nie odbierają z parkingu, mają znikomą wartość użytkową, a częstokroć są to wraki pojazdów rozbitych w wypadkach drogowych, które w istocie są pojazdami wycofanymi z eksploatacji, a więc i odpadami. Dotychczasowy przepis ust. 10f bezkrytycznie

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

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

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

6) propozycji zmiany w art. 130a ust. 2a, poprzez wskazanie terminu uiszczenia kosztów, o ile wystąpiły po wydaniu dyspozycji usunięcia pojazdu.

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

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

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

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

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

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

			odpowiednio.""	usuniętego pojazdu nie może być niższa niż rzeczywisty koszt usunięcia pojazdu z drogi.
3.	**po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:** „4a. Podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu powiadamia o tym właściwego miejscowo starostę."	**po ust. 4 dodaje się ust. 4a-4d w brzmieniu:** „4a. Podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu powiadamia o tym niezwłocznie: 1) właściwego miejscowo komendanta powiatowego (miejskiego, rejonowego) Policji, ze wskazaniem parkingu strzeżonego, na którym umieszczono pojazd, przesyłając mu kopię dyspozycji; 2) właściciela pojazdu; 3) osobę, która dysponowała pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego w chwili jego usunięcia, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5 albo ust. 3; 4) właściwego miejscowo starostę. 4b. Przepisu ust. 4a pkt 1-3 nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w ust. 2a. 4c. Komendant powiatowy (miejski lub rejonowy) Policji właściwy ze względu na miejsce usunięcia pojazdu	**Opinia ZPP do propozycji zawartej w senackim projekcie ustawy, dotyczącej dodania w art. 130a ustępu 4a:** „nałożenie na podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu obowiązku poinformowania właściwego starosty (art. 1 pkt 1) – zmianę tę oceniamy pozytywnie. Umożliwi ona powzięcie przez starostów dostatecznie wcześnie informacji o usunięciu i przechowywaniu pojazdu;"	Różnice: Projekt senacki nakłada na podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu obowiązek powiadomienia o tym właściwego starosty. A więc obowiązek powiadomienia starosty o określonym fakcie jest ustalany ustawą. Propozycje wynikające ze stanowiska Policji: Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846) ten wydający dyspozycję usunięcia pojazdu podmiot jest zobowiązany do powiadomienia również komendanta powiatowego Policji, właściciela pojazdu bądź osoby dysponującej pojazdem na podstawie innego niż własność tytułu prawnego. W związku z czym zaproponowano przeniesienie tych rozwiązań bezpośrednio do treści

		prowadzi ewidencję usuniętych pojazdów, w ramach której gromadzi dane o: 1) pojeździe – marka, typ, model i numer rejestracyjny; 2) podmiocie usuwającym pojazd – nazwa podmiotu, imię i nazwisko osoby wykonującej czynności związane z usunięciem pojazdu; 3) parkingu strzeżonym, na który usunięto pojazd – nazwa podmiotu prowadzącego parking; 4) właścicielu lub posiadaczu – odpowiednio: imię i nazwisko albo nazwa, adres zamieszkania albo siedziby, w odniesieniu do osoby fizycznej – numer PESEL, a jeżeli go nie posiada – numer dokumentu tożsamości; 5) osobie uprawnionej do używania lub odbioru pojazdu – imię i nazwisko, adres zamieszkania, numer PESEL, a jeżeli go nie posiada – numer dokumentu tożsamości.		ustawy **Rozwiązanie proponowane przez Senat tworzy dysonans co do poziomu regulacji w tym samym przedmiocie. Zgodnie z propozycją Senatu, ten sam podmiot byłby zobowiązany do informowania innych organów/osób o wydaniu dyspozycji usunięcia pojazdu, na podstawie dwóch oddzielnych aktów prawnych (starostę – na podstawie ustawy, pozostałe organy i osoby – na podstawie rozporządzenia).** Ponadto, w związku z faktycznym prowadzeniem przez komendanta Policji ewidencji usuniętych pojazdów, co wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych, niezbędne jest uregulowanie w ustawie również i tych kwestii. Dlatego też proponuje się w tym miejscu dodanie ust. 4a, 4b i 4c.

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

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

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

			gdyż musi zachować 30-dniowy termin liczony od chwili powiadomienia właściciela pojazdu. Zaproponowana redakcja przepisu tej sytuacji nie uwzględnia, co w ocenie ZPP wymaga korekty;"	
9.	Nie odnosi się.	**W art. 130a** uchyla się ust. 10f	„**W art. 130a ust 10f** skreśla się zdanie 2"	Różnice: Proponuje się uchylenie art. 130a ust. 10f, regulującego wykonanie orzeczenia sądu o 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. Wprowadza to wątpliwości interpretacyjne w ustaleniu, które przepisy mają zastosowanie jako normy szczególne: przepisy ustawy o recyklingu pojazdów lub ustawy o odpadach, czy też przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym wskazujące tryb egzekucyjny dla zagospodarowania mienia powiatu, jakim jest przewłaszczony pojazd.

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

			się ust 10ea w brzmieniu: „10ea. Jeżeli sąd odmówi orzeczenia przepadku pojazdu ze względu na bezzasadność jego usunięcia lub ze względu na sprzeczność przepadku z zasadami współżycia społecznego pojazd jest bezzwłocznie zwracany właścicielowi, a koszty usunięcia i przechowywania ponoszą: 1) w przypadku bezzasadnego usunięcia – podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu; 2) w przypadku sprzeczności przepadku z zasadami współżycia społecznego – Skarb Państwa"	sposobu postępowania w przypadku odmowy orzeczenia przepadku pojazdu. Propozycja ta, w zakresie zwolnienia z obowiązku zawierania umów OC, realizuje wskazania wynikające z raportu NIK, jednak nie sformułowane literalnie we wnioskach de lege ferenda.
12.	**Art. 130a ust. 10h zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie**: „Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub zniszczeniem pojazdu powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do zakończenia postępowania ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu.”;	**Art. 130a ust. 10h otrzymuje brzmienie:** „10h. Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub przetworzeniem pojazdu wycofanego z eksploatacji, powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do wystąpienia z wnioskiem, o którym mowa w ust. 10, ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 10d i 10i. Decyzję o zapłacie tych kosztów wydaje starosta:	**Opinia ZPP do propozycji zmiany art. 130a ust 10h zdanie pierwsze, zawartej w senackim projekcie ustawy:** „zmianę redakcyjną w przepisie określającym osobę zobowiązaną do ponoszenia kosztów postępowania z usuniętym z drogi, a nieodebranym pojazdem (art. 1 pkt 3). Zmiana ta nie została opisana w uzasadnieniu, wydaje się że jej celem jest odstąpienie od enumeratywnego wymienienia wyjątków od zasady ponoszenia kosztów przez dotychczasowego od	Różnice: Przepis w brzmieniu zaproponowanym przez Senat jest niezrozumiały – w istocie bowiem powtarza dotychczasową treść ustawy, pomijając przy tym istotne odwołanie do ust. 10d (gdy właściciela nie ustalono) oraz ust. 10i (gdy w chwili usunięcia pojazd był we władaniu innej osoby, np., na podstawie umowy leasingu). Można tylko domniemywać, że w proponowanej zmianie, w kontekście proponowanego nowego

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

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

				projektu senackiego.

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

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

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