



SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX KADENCJA

Warszawa, dnia 10 lipca 2019 r.

Druk nr 1189 S

SPRAWOZDANIE

KOMISJI USTAWODAWCZEJ,
KOMISJI INFRASTRUKTURY

oraz

KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO I ADMINISTRACJI PAŃSTWOWEJ

o projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1189)

Marszałek Senatu w dniu 28 maja 2019 r. skierował do Komisji Ustawodawczej, Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym w celu rozpatrzenia go w pierwszym czytaniu.

Komisje na wspólnym posiedzeniu w dniu 10 lipca 2019 r. rozpatrzyły w pierwszym czytaniu przedstawiony przez wnioskodawców projekt ustawy i wnoszą o przyjęcie bez poprawek załączonego projektu ustawy oraz projektu uchwały w sprawie wniesienia do Sejmu tego projektu ustawy.

Przewodniczący Komisji
Ustawodawczej
(-) Stanisław Gogacz

Przewodniczący Komisji
Infrastruktury
(-) Andrzej Misiołek

Przewodniczący Komisji
Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej
(-) Piotr Zientarski

UCHWAŁA
SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia

w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

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.

Jednocześnie upoważnia senatora Jerzego Czerwińskiego do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym z (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.¹⁾) w art. 130a:

1) ust. 5c otrzymuje brzmienie:

„5c. Pojazd usunięty z drogi w przypadkach określonych w ust. 1–2 oraz art. 140ad ust. 7 umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym. Za jego usunięcie i parkowanie pobiera się opłatę.”;

2) po ust. 6e dodaje się ust. 6f w brzmieniu:

„6f. Opłatę, o której mowa w ust. 5c, uiszcza się w terminie 7 dni od dnia wydania pojazdu, z wyjątkiem osoby czasowo przebywającej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub niemającej stałego miejsca zamieszkania albo pobytu, która przedkłada dowód uiszczenia opłaty w chwili wydania pojazdu. W przypadku nieuiszczenia opłaty w terminie, podlega ona wraz z odsetkami, w wysokości jak dla zaległości podatkowych w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ściągnięciu w trybie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”;

3) w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c, przez osobę czasowo przebywającą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub niemającą stałego miejsca zamieszkania albo pobytu, o której mowa w ust. 6f.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 870 i 1180.

UZASADNIENIE

1. Cel projektowanej ustawy

Celem projektu jest zastąpienie regulacji uniemożliwiającej wydanie usuniętego z drogi pojazdu do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie, regulacją przewidującą jedynie wszczęcie postępowania egzekucyjnego, w przypadku gdy pojazd zostanie wydany bez uiszczenia opłaty.

Projekt dostosowuje system prawa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 5 grudnia 2018 r. (sygn. akt K 6/17). Jego sentencja została ogłoszona 12 grudnia 2018 r. w Dz. U. poz. 2322, a pełna treść wraz z uzasadnieniem w OTK ZU A z 2019 r. poz. 1.

2. Przedmiot i istota rozstrzygnięcia Trybunału Konstytucyjnego

2.1. TK orzekł, że:

1) art. 130a ust. 5c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w zakresie, w jakim przewiduje, że pojazd usunięty z drogi w przypadkach określonych w art. 130a ust. 1 i 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym pozostaje na parkingu strzeżonym wyznaczonym przez starostę do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie,

2) art. 130a ust. 7 pkt 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym

- są niezgodne z art. 64 ust. 1 i 3 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

2.2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym przewiduje, że w określonych przypadkach pojazd jest usuwany z drogi na koszt właściciela (art. 130a ust. 1 i 2). Chodzi m.in. o przypadki pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu lub pozostawienia pojazdu w miejscu obowiązywania znaku wskazującego, że zaparkowany pojazd zostanie usunięty na koszt właściciela. Dyspozycję usunięcia pojazdu wydaje policjant lub strażnik gminny (art. 130a ust. 4). Usuwanie pojazdów oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla pojazdów usuniętych należy do zadań własnych powiatu. Zgodnie z pierwszym zakwestionowanym przepisem pojazd usunięty z drogi umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie (art. 130 ust. 5c). Drugi zakwestionowany przepis stanowi, że wydanie pojazdu następuje po okazaniu dowodu uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 5c (art. 130a ust. 7 pkt 1).

2.3. Konstytucja RP gwarantuje każdemu „prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia” i zastrzega, że własność „może być ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie, w jakim nie narusza ona istoty prawa własności” (art. 64 ust. 1 i 3). Przewiduje ponadto, że „ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób” przy czym „ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw” (art. 31 ust. 3).

Zdaniem TK, „uzależnienie wydania pojazdu od uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie (...) nie narusza istoty prawa własności”. Wątpliwości budzi natomiast intensywność ingerencji w prawo własności. Przepis art. 31 ust. 3 Konstytucji każe ocenić czy nie doszło do naruszenia zasady proporcjonalności, tj.: „1) czy wprowadzona regulacja ustawodawcza jest w stanie doprowadzić do zamierzonych przez nią skutków; 2) czy regulacja ta jest konieczna dla ochrony interesu publicznego, z którym jest powiązana; 3) czy efekty wprowadzanej regulacji pozostają w odpowiedniej proporcji do ciężarów nakładanych przez nią na obywatela”.

„[O]gólnym celem regulacji przewidującej usunięcie pojazdu z drogi (...), zważywszy na okoliczności podejmowania tego rodzaju czynności, jest przede wszystkim bezpieczeństwo na drogach publicznych”. Jednakże, „[r]ealizacja celów omawianej regulacji powinna odbywać się z poszanowaniem konstytucyjnych wolności i praw, w tym wypadku prawa własności”.

Trybunał nie oceniał całego mechanizmu usuwania pojazdów. Chodzi tylko o odpowiedź na pytanie „czy przechowywanie usuniętego pojazdu na parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie oraz uzależnienie wydania pojazdu od uiszczenia tej opłaty (...) stanowi ograniczenie prawa własności, a jeśli tak, to czy ograniczenie prawa własności jest proporcjonalne do stopnia ochrony porządku publicznego, wartości wymienionej w art. 31 ust. 3 Konstytucji”.

„Uzależnienie wydania pojazdu od uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 130a ust. 5c u.p.r.d., jest niewątpliwie środkiem przydatnym, gdyż wpływa na efektywną realizację zadania własnego powiatu (...), a przy tym nie angażuje nadmiernie jednostek samorządu

terytorialnego (powiatów) w procedurę ściągania opłaty. (...) [N]ie wymaga [ona] wydawania decyzji administracyjnej lub innych rozstrzygnięć w sprawie i przeprowadzania postępowania administracyjnego, poprzedzającego rozstrzygnięcie organu”.

„[A]nalizowana regulacja nie spełnia jednak postulatu konieczności. W szczególności wykazanie przydatności ograniczenia przez powołanie się na konstytucyjną zasadę (np. dobra wspólnego albo sprawiedliwości społecznej) nie znaczy, że został spełniony warunek ograniczenia praw z uwagi na ochronę porządku publicznego lub ochronę praw i wolności innych osób”.

„[P]rzepisy prawa mogą nakładać na właściciela pojazdu obowiązek zapłaty należności za usunięcie pojazdu z drogi w określonym terminie, po upływie którego będą one dochodzone w drodze egzekucji administracyjnej. Tego rodzaju regulacja, z uwagi na możliwość zastosowania środków przymusu państwowego, zabezpieczałaby wpływy do budżetu powiatu, a jednocześnie nie ograniczałaby nadmiernie właściciela pojazdu w wykonywaniu jego prawa”.

„[D]la ochrony porządku publicznego (wartości wskazanej w art. 31 ust. 3 Konstytucji) nie jest konieczne ograniczenie prawa własności właściciela pojazdu, polegające na zatrzymaniu pojazdu do czasu uregulowania należności”.

„Skoro przyjęty środek nie jest konieczny do osiągnięcia zakładanego celu, to nie może stanowić dopuszczalnej ingerencji w prawo własności. Uznanie, że środek ten jest konieczny (...) byłoby możliwe tylko wtedy, gdyby przyjąć, że dopuszczalna jest maksymalizacja celu regulacji (efektywność ściągania opłaty) kosztem ograniczenia prawa własności. Tego rodzaju ocena wymaga ważenia celu regulacji w kontekście art. 64 ust. 1 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji”.

Zdaniem TK „ingerencja ustawodawcy jest niewspółmierna do celu regulacji.

Po pierwsze, maksymalizacja niezwłocznej ściąganości opłat nie jest uzasadniona, w sytuacji gdy istnieją ustawowe instrumenty jej egzekwowania. W konsekwencji nie ma zagrożenia finansów powiatu”.

„Po drugie, ewentualne trudności w ściąganiu opłat nie są wystarczającym powodem ingerencji w prawo własności, tym bardziej że ingerencja ta ma głęboki charakter. (...). Prawo władania rzeczą to podstawowe prawo właściciela. Korzystanie z rzeczy, jaką jest

samochód, wpływa także na możliwość korzystania z innych konstytucyjnie gwarantowanych wolności (...).

Co prawda usunięcie pojazdu z drogi jest następstwem zachowań, o których mowa w art. 130a ust. 1 i 2 u.p.r.d., tj. zachowań związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu drogowego, to zachowania te są sankcjonowane przede wszystkim odpowiednimi przepisami kodeksu wykroczeń. Wprowadzenie «dodatkowej sankcji», w postaci zatrzymania pojazdu do czasu uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 130a ust. 5c u.p.r.d., wykracza poza cel badanej regulacji. (...) [Ś]rodki prawne ograniczające konstytucyjne prawa i wolności powinny być jak najmniej uciążliwe dla podmiotów, których prawa lub wolności ulegną ograniczeniu. Innymi słowy - jeżeli ten sam cel możliwy jest do osiągnięcia z zastosowaniem innego środka nakładającego mniejsze ograniczenia na prawa i wolności jednostki, to zastosowanie przez ustawodawcę środka bardziej uciążliwego wykracza poza to, co jest konieczne, więc narusza Konstytucję”.

3. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Dotychczas nie było możliwe wydanie pojazdu bez uiszczenia opłaty za usunięcie pojazdu z drogi i jego parkowanie. Projekt przewiduje wydanie pojazdu mimo niewniesienia opłaty. W takim przypadku zobowiązany do jej wniesienia powinien to uczynić w terminie 7 dni od wydania pojazdu. W przeciwnym przypadku zostanie wszczęte postępowanie egzekucyjne obejmujące także odsetki.

Projekt nie zmienia reguł postępowania w przypadku osób czasowo przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub niemających stałego miejsca zamieszkania albo pobytu. W takim przypadku do odzyskania pojazdu - tak jak dotychczas - konieczne będzie przedstawienie dowodu uiszczenia opłaty w chwili wydania pojazdu.

4. Konsultacje

Nadesłane w ramach konsultacji opinie i uwagi są zamieszczone na senackiej stronie internetowej. Wyniki konsultacji przedstawiono w Ocenie Skutków Regulacji.

5. Oświadczenie o zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projektowana ustawa nie jest objęta prawem Unii Europejskiej.

Tytuł projektu: Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym	Data sporządzenia: 10 lipca 2019 r.
Przedstawiciel wnioskodawcy: senator Jerzy Czerwiński	Źródło: wyrok TK
Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym: Marek Jarentowski, ekspert ds. legislacji, tel. 22 694 9338 Maciej Telec, legislator, tel. 22 694 9302 Katarzyna Majewska, ekspert ds. OSR, tel. 22 694 9259	Nr druku: 1189, 1189S

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 5 grudnia 2018 r. (sygn. akt K 6/17) uznał za niezgodne z *Konstytucją RP* poniższe przepisy ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*:

- **art. 130a ust. 5c** w zakresie, w jakim przewiduje, że pojazd usunięty z drogi w przypadku m.in. pozostawienia go w miejscu, gdzie jest to zabronione lub gdy utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu, pozostaje na parkingu strzeżonym wyznaczonym przez starostę do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie oraz
- **art. 130a ust. 7 pkt 1**, który stanowi, że wydanie usuniętego pojazdu następuje po okazaniu dowodu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie.

Konstytucja RP gwarantuje każdemu prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia, zastrzegając, że własność może być ograniczona tylko w drodze ustawy i tylko w zakresie nienaruszającym istoty tego prawa. W opinii Trybunału powyższe rozwiązanie, polegające na uzależnieniu wydania usuniętego z drogi pojazdu od uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie, budzi wątpliwości w zakresie intensywności ingerencji w prawo własności. Trybunał uznał, że jego efekty są nieproporcjonalne do ciężarów nałożonych na właściciela.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowane rozwiązanie polega na nałożeniu na właściciela usuniętego pojazdu obowiązku zapłaty należności za usunięcie pojazdu z drogi i jego parkowanie w terminie 7 dni od wydania pojazdu (z wyjątkiem osób przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej czasowo lub niemających stałego miejsca pobytu albo zamieszkania, które muszą przedłożyć dowód uiszczenia opłaty w chwili wydania pojazdu). W przypadku nieuiszczenia opłaty w ww. terminie, będzie ona wraz z odsetkami dochodzona w drodze egzekucji.

Oczekiwany efekt regulacji będzie uniezależnienie wydania pojazdu od uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie, a tym samym lepsza ochrona konstytucyjnego prawa własności oraz doprowadzenie do zgodności omawianych przepisów z *Konstytucją RP*.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Uzależnienie wydania usuniętego z drogi pojazdu od uiszczenia opłaty za usunięcie i parkowanie pojazdu jest powszechnym zjawiskiem w innych krajach. Ma to miejsce m.in. w Wielkiej Brytanii¹, Stanach Zjednoczonych² czy Singapurze³. W niektórych przypadkach opłata jest obniżana pod warunkiem, że zostanie wniesiona w ciągu 24 godzin od usunięcia pojazdu.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele pojazdów usuniętych w trybie art. 130a ustawy	W 2018 r. w m.st. Warszawie usunięto 16 166 pojazdów, w Gdańsku – 1 029 , w Poznaniu – 783 , w Łodzi – 780 , zaś w Rzeszowie – 110 .	Informacje prezydentów miast przekazane w ramach konsultacji	Wydanie usuniętego z drogi pojazdu nie będzie uzależnione od wniesienia opłaty za jego usunięcie i parkowanie. Właściciele usuniętych pojazdów będą zobowiązani do wniesienia opłaty w terminie 7 dni od dnia wydania pojazdu. W przypadku jej nieuiszczenia w powyższym terminie, opłata wraz z odsetkami podlegać będzie egzekucji.

¹ https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/pdfs/ukpga_19840027_en.pdf

² https://leginfo.ca.gov/faces/codes_displayText.xhtml?lawCode=VEH&division=11.&title=&part=&chapter=10.&article=2

³ <https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S657-2010?DocDate=20180430>

JST										
Źródła finansowania:										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Usuwanie pojazdów oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla usuniętych pojazdów należy do zadań własnych powiatu. Dotychczasowa uproszczona procedura egzekwowania opłat za usunięcie i parkowanie pojazdów, polegająca na uzależnieniu wydania pojazdu od uiszczenia ww. opłaty, wpływa na efektywną realizację zadania własnego powiatu, nie angażując przy tym nadmiernie jednostek samorządu terytorialnego w procedurę ściągania opłaty (nie wymaga przeprowadzenia postępowania administracyjnego i wydania decyzji administracyjnej).</p> <p>Projektowana regulacja poprzez zmianę sposobu uiszczania opłaty, tj. niezależnienie wydania usuniętego pojazdu od jej wniesienia, może wpłynąć na wzrost liczby przypadków nieuiszczenia opłaty, co przełoży się na wzrost obciążenia i wydatków jednostek samorządu terytorialnego w związku z koniecznością prowadzenia większej liczby postępowań administracyjnych i egzekucyjnych, a to z kolei może się wiązać z koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników. Można również przypuszczać, że wzrośnie odsetek niewyegzekwowanych opłat, a tym samym nastąpi spadek dochodów budżetowych powiatu.</p> <p>Dla porównania: z informacji przekazanych przez prezydentów niektórych miast wynika, że w przypadku, gdy odstąpienia od usunięcia pojazdu (jeżeli przed wydaniem dyspozycji o usunięciu, ustąpią przyczyny jego usunięcia, np. gdy właściciel przeparkuje pojazd z miejsca niedozwolonego) i wydania decyzji ustalającej koszty odstąpienia od usunięcia pojazdu, a więc <u>w sytuacji analogicznej do projektowanego rozwiązania, gdzie „odzyskanie” pojazdu nie jest uzależnione od wniesienia opłaty/pokryci odpowiednich kosztów, zaledwie około 30% wpłat wnoszona jest w terminie</u> (odsetek ten kształtuje się na poziomie 5–10% w Gdańsku, do 45–47% w Warszawie i 67% w Łodzi), zaś około 40% tych należności zostaje przekazana do egzekucji (odsetek ten kształtuje się na poziomie 17–21% w Gdańsku, 32–39% w Warszawie i 69% w Rzeszowie). Po wejściu w życie projektowanych przepisów, odsetek opłat za usunięcie i przechowywanie pojazdu niewnoszonych w terminie oraz należności podlegających egzekucji, może kształtować się na zbliżonym poziomie. <u>Statystyki dotyczące stosowanie przepisów art. 130a ustawy przedstawiono w załączniku do OSR.</u></p> <p>Projektowana regulacja prawdopodobnie będzie miała jednak nieznaczny wpływ na ogólną sytuację finansową poszczególnych powiatów, gdyż udział tej kategorii dochodów i wydatków w ogólnym budżecie powiatu kształtuje się na bardzo niskim poziomie. Dla kilku zbadanych powiatów udział dochodów z opłat za usunięcie i parkowanie pojazdów w dochodach ogółem powiatu (wg danych ze sprawozdań z wykonania budżetu za 2018 r.) wynosi: <u>Warszawa 0,38%, Gdańsk 0,11%, Poznań 0,06%, Rzeszów 0,02%</u>. Wydatki związane z usuwaniem pojazdów (łącznie na podstawie art. 50a i art. 130a ustawy) w przypadku m.st. Warszawy w 2018 r. wynoszą 0,54% wydatków powiatu ogółem.</p> <p>Oszacowanie wpływu projektowanych zmian na sytuację powiatów w skali kraju oraz w ujęciu pieniężnym wiązałoby się z koniecznością pozyskania odpowiednich danych ze wszystkich powiatów lub przeprowadzenia badania statystycznego na reprezentatywnej próbie powiatów. To z kolei wiązałoby się z obciążeniem podmiotów i poniesieniem kosztów, które w świetle zasady proporcjonalności określonej w <i>Wytycznych do przeprowadzania oceny wpływu (...)</i>⁴ wydają się nieuzasadnione. W związku z marginalnym wpływem projektowanej regulacji na ogólną sytuację finansową powiatów, zgodnie z zasadą proporcjonalności, ograniczono się do opisu jakościowego.</p>									

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa	–	–	–	–	–	–	–

⁴ Wytyczne do przeprowadzania oceny wpływu oraz konsultacji publicznych w ramach rządowego procesu legislacyjnego wydane przez Radę Ministrów zgodnie z § 24 ust. 3 uchwały nr 190 Rady Ministrów z 29 października 2013 r. – *Regulamin pracy Rady Ministrów*

pieniężnym (w mln zł, w cenach ...)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wprowadzane rozwiązanie korzystnie wpłynie na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe – uniezależnienie wydania pojazdu od uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie korzystnie wpłynie na ochronę konstytucyjnego prawa własności oraz pośrednio na realizację innych swobód obywateli (np. przemieszczania się czy prowadzenia działalności gospodarczej).						

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Nie dotyczy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

Omówienie wpływu | Nie dotyczy.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy projektu będą miały zastosowanie od dnia jego wejścia w życie.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projektowana regulacja powinna podlegać ewaluacji po 3 latach od jej wejścia w życie w zakresie liczby i łącznej wartości opłat, których nie uiszczono w terminie oraz spraw, wymagających wszczęcia postępowania egzekucyjnego.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

1. Statystyka dot. realizacji obowiązków powiatu wynikających z art. 130a ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* w niektórych miastach.

Statystyka dot. realizacji obowiązków powiatu wynikających z art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym w niektórych miastach

Wyszczególnienie	Poznań			Białystok			Gdańsk			Warszawa			Rzeszów			Łódź		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
	Liczba decyzji ustalających koszty wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, od których usunięcia odstąpiono łączna suma należności	194	173	112	8	9	2	132	87	94	2 104	4 982	5 248	0	13	49	0	15
Liczba wpłat w terminie	53 600	49 450	39 755	1 200	1 350	300	29 740	20 240	22 190	905 587	1 869 546	1 730 214	0	2 860	10 202	0	3 570	0
Odsetek wpłat w terminie	32%	43%	47%	13%	44%	50%	6%	10%	5%	47%	47%	45%		15%	20%		67%	
Wartość wpłat w terminie	18 550	21 250	19 640	150	600	150	1 600	1 940	1 200	406 161	817 965	730 290	0	440	1 987	0	2 380	0
Liczba wpłat po terminie ale przed egzekucją	7	29	16	0	0	0	11	12	7	441	881	845	0	2	5	0	2	0
Wartość wpłat po terminie ale przed egzekucją	1 450	8 303	5 480	0	0	0	2 239	3 137	1 508	174 603	316 054	267 618	0	440	1 029	0	476	0
Liczba decyzji przekazanych do egzekucji	109	59	36	7	5	1	23	18	17	669	1 784	2 045	0	9	34	0	3	0
Odsetek decyzji przekazanych do egzekucji	56%	34%	32%	88%	56%	50%	17%	21%	18%	32%	36%	39%		69%	69%		20%	
Wartość decyzji do egzekucji	32 800	17 700	12 645	1 050	750	150	4 600	4 096	4 080	324 824	735 527	732 304	0	1 980	7 196	0	714	0
Wyegzekwowane decyzje							9	7	8	3	3	1					0	
Odsetek decyzji, które zostały wyegzekwowane							39,1%	38,89%	47,06%	0,45%	0,17%	0,05%					0%	
Wyegzekwowane należności							1 799	1 551	1 917	1 396	1 434	490						
Liczba usuniętych pojazdów, z tego:	1 088	869	783	527	489	518	1 064	1 058	1 029	15 674	14 337	16 166	86	115	110	968	683	780
odebrane w terminie	997	788	708	496	452	482	1 002	974	968	15 445	14 091	15 914	86	113	105	926	576	697
(średni czas przechowywania pojazdu)	3,13	3,28	3,03	3,00	3,00	3,00	2,52	2,61	2,61	1,80	1,80	2,00	2,5	2,5	2,5	2,72	2,8	2,5
(łącznie kwota opłat za usunięcie i przechowywanie)	510	514	565	190 855	185 225	187 770	584 337	573 524	561 020	8 302 552	7 647 682	8 829 088				553 017	399 800	299 208
nieodebrane	91	81	75	31	37	36	62	84	61	229	246	252	0	2	5	42	107	83
Odsetek pojazdów nieodebranych	8,36%	9,32%	9,58%	5,88%	7,57%	6,95%	5,83%	7,94%	5,93%	1,46%	1,72%	1,56%	0,00%	1,74%	4,55%	4,34%	15,67%	10,64%
Liczba orzeczeń sądu o przepadku pojazdu uprawomocnionych w danym roku	18	27	24	9	30	15	80	69	56	22	15	30	0	13	16	42	181	87
Liczba decyzji ustalających koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub zniszczeniem pojazdu powstałe od momentu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu do zakończenia postępowania łączną kwotą należności	11	21	7	15	7	8	90	83	75	13	0	42	0	5	0	119	0	0
	279 038	408 842	55 234	138 535	30 594	42 708	388 020	423 770	281 445	148 501	0	690 399	0	7 521	0	486 115	0	0

Wyszczególnienie	Poznań			Białystok			Gdańsk			Warszawa			Rzeszów			Łódź		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Liczba wpłat w terminie	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Odsetek wpłat w terminie	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%			
Wartość wpłat w terminie	0	0	0	0	0	0	2 613	0	0	0	5 874	0	0	0	5 873	0	0	0
Liczba wpłat po terminie ale przed egzekucją	0	0	0	1	0	0	1	3	1	0	2	0	0	0	8	0	0	0
Wartość wpłat po terminie ale przed egzekucją	0	0	0	10 841	0	0	1 510	4 666	4 743	0	12 453	0	0	0	28 508	0	0	0
Liczba decyzji do egzekucji	11	21	7	14	7	8	69	70	71	13	39	0	0	0	108	0	0	0
Wartość decyzji do egzekucji	279 038	408 842	55 234	127 694	30 594	42 708	376 711	420 482	275 025	148 501	672 071	0	0	0	446 264	0	0	0
Liczba wyegzekwowanych należności	0	0	0				6	5	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Wartość wyegzekwowanych należności	0	0	0				10 725	3 942	737						4 904	0	0	0
Liczba pojazdów usuniętych i niezarejestrowanych w żadnym z państw członkowskich Unii Europejskiej, przekazanych do urzędów celno-skarbowych	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych w ramach konsultacji.

Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu
