



Warszawa, dnia 18 listopada 2022 r.

L.dz. ZW/0714/94/22

Pan Prof. Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej
petycje@senat.gov.pl
Tomasz.Grodzki@senat.gov.pl

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie działu Xa regulaminu Senatu RP oraz ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach składamy petycję w sprawie uchwalonej przez Sejm ustawy z dnia 04 listopada 2022 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (**druk senacki nr 862**) – dalej jako „ustawa” przesyłając w przedmiocie procedowanych w Parlamencie RP powyższych zmian prawnych stanowisko Zarządu Związku Województw RP z 14 października 2022 r. wraz ze Stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP.

W dniu 3 i 4 listopada 2022 r. na posiedzeniu Sejmu odbyło się II i III czytanie powyższego projektu ustawy. Projekt został uchwalony pomimo, że zawiera istotną wadę prawną polegającą na określeniu w art. 1 pkt 1 nowego zadania, jakim jest dofinansowanie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z budżetu województwa, **bez dokonania zmian w podziale dochodów publicznych**, co stanowi naruszenie art. 167 ust. 1 i 4 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., tj. „*Zmiany w zakresie zadań i kompetencji jednostek samorządu terytorialnego następują wraz z odpowiednimi zmianami w podziale dochodów publicznych.*” – co przywołano w stanowisku Zarządu Związku Województw RP. Dodatkowo uchwalony projekt narusza art. 118 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, ponieważ nie przedstawia skutków finansowych jej wykonania, na które to naruszenie wskazuje w swojej opinii Biuro Legislacyjne Kancelarii Sejmu RP.

W związku z powyższym wnosimy o:

1. rozpatrzenie petycji przez Komisję Praw Człowieka, Praworządności i Petycji przed rozpatrzeniem ustawy przez Senat;
2. upoważnienie jednego z członków Komisji do złożenia wniosku o wniesienie poprawki, która usunie wadliwy przepis art. 1 pkt 1 ustawy, lub;
3. doprowadzenie do usunięcia naruszeń konstytucyjnych przez wprowadzenie zmian w podziale dochodów publicznych, polegających na zwiększeniu udziału województw w całkowitej wartości CIT co najmniej o 0.25%, co pozwoli w przyszłych latach dofinansowywać przez Sejmiki Województw - wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego do kwoty 50% ich kosztów;



4. wykreślenie w art. 2 pkt 1 pozostałej części punktu po słowach „*aktem prawa miejscowego*”
i zastąpienie przecinka kropką.

Uzasadnienie

Uchwalona przez Sejm ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk senacki nr 862) narusza przepisy Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Są to naruszenia fundamentalne, ponieważ dotyczą finansowania nowego zadania, które nakłada na samorzady ustawa. Dotychczas dofinansowywanie działalności WORD-ów nie było zadaniem samorządów województw, a WORD-y samofinansowały się z własnych przychodów pochodzących głównie z ustalanych w drodze rozporządzenia opłat za egzaminy na prawa jazdy. Aby Państwo – w tym przypadku samorząd województwa - właściwie funkcjonował powinien posiadać środki na nowe zadanie. W innym przypadku dofinansowywanie stanie się tylko formalnym zapisem ustawy bądź środki przeznaczone dotychczas na inne cele (np. szpitale) będzie trzeba przekierowywać na wspieranie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W związku z powyższym, aby usunąć wady prawne w ustawie należy wyłączyć możliwość finansowania ośrodków przez samorzady lub doprowadzić do zwiększenia wpływów do budżetów województw, czego rozwiązaniem może być przedstawione w pkt 3 petycji zwiększenie wpływów z podatku CIT. W tym miejscu należy wskazać, że wzrost o 0,25% wpływów z podatku CIT zwiększy wpływy do samorządów województw o około 166 mln zł. Uwzględniając koszty 2021 roku pozwoli to dofinansować wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego do kwoty 50% kosztów tj. do 158 490 154 zł. (mechanizm ten przedstawia poniższa tabela).

Poza oczywistymi wadami prawnymi warto zaznaczyć, że pomimo przekazania ustawą nowego zadania w celu ustalania przez sejmik województwa wysokości opłat za egzaminy na prawo jazdy ustawa nadal ogranicza górne stawki za egzamin, które przez upływ lat stały się nieaktualne i nie odpowiadają dzisiejszym realiom. Stanowiska Konwentu Marszałków oraz Zarządu Związku Województw RP w tej sprawie były już prezentowane w oparciu o dane uzyskane z wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W związku z powyższym jeżeli proponuje się przekazanie ustalania stawek organom samorządowym to należałoby to wykonać w pełnym zakresie przez dokonanie poprawki przedstawionej w punkcie 4 niniejszej petycji.

Jednocześnie zwracamy się z prośbą o uzyskanie ekspertyzy na temat powyższego projektu celem przedstawienia jej Marszałkowi Senatu.



W o j e w ó d z t w o	Dochody przekazane województwom w okresie sprawozdawczym 2021 z tytułu udziału województw w podatku CIT**	Ogółem wpływy budżetowe brutto (bez pomniejszenia o udziały JST) w podatku CIT za 2021 r. (dane pozyskane z Ministerstwa Finansów dot. poszczególnych Izb Skarbowych)	Symulacja zwiększenia dochodów województw o 0,25% w podatku CIT (bez potrącenia na wpłatę tzw. „Janosikowego”) na zadania WORD-ów	Koszty WORD za 2021 r. ***	50% kosztów WORD za 2021 r. (zgodnie z uchwaloną przez Sejm ustawą do tego poziomu z budżetów województw mogą być udzielane dotacje na zadania WORD-ów)
1	2	3	4	5	6
Dolnośląski	758 362 082	2 019 323 310	5 048 308	22 012 188	11 006 094
Kujawsko-	394 523 685	938 679 011	2 346 698	18 527 736	9 263 868
Lubelskie	232 709 406	2 503 901 140	6 259 753	13 777 850	6 888 925
Lubuskie	204 849 285	552 237 284	1 380 593	10 681 263	5 340 631
Łódzkie	528 400 975	1 051 888 574	2 629 721	22 201 201	11 100 601
Małopolskie	721 371 641	2 040 274 527	5 100 686	27 093 099	13 546 550
Mazowiecki	2 586 245 840	47 415 028 773	118 537 572*	38 293 976	19 146 988
Opolskie	184 517 122	364 080 123	910 200	8 146 991	4 073 495
Podkarpacki	309 900 312	589 084 688	1 472 712	20 094 177	10 047 089
Podlaskie	136 794 691	339 424 893	848 562	18 881 163	9 440 581
Pomorskie	586 012 870	1 692 388 898	4 230 972	21 817 889	10 908 944
Śląskie	1 065 706 143	2 397 013 317	5 992 533	34 570 712	17 285 356
Świętokrzyski	150 357 531	406 065 212	1 015 163	7 790 926	3 895 463
Warmińsko-	140 459 977	344 567 175	861 418	11 864 401	5 932 200
Wielkopolski	985 050 154	3 261 447 325	8 153 618	27 808 688	13 904 344
Zachodniop	254 671 787	758 328 838	1 895 822	13 418 049	6 709 025
Σ	9 239 933 501	66 673 733 089	166 684 333	316 980 308	158 490 154

* Kwota z Mazowsza zostanie odpowiednio przekazana na część równoważącą subwencji regionalnej – tzw. „Janosikowe” i podzielona na województwa.
**Informacja o udziałach jednostek samorządu terytorialnego w podatku CIT w okresie od 01 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r. Dane ze strony www.gov.pl - Ministerstwo Finansów
*** Dane z Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD.

Z poważaniem

Jakub Mielczarek

Dyrektor Biura

Związku Województw RP

Załączniki:

- Stanowisko Zarządu Związku Województw RP z 14 października 2022 r. wraz ze Stanowiskiem Konwentu Marszałków Województw RP,
- Opinia Biura Legislacyjnego Kancelarii Sejmu RP;



Stanowisko
Zarządu Związku Województw RP
z dnia 14 października 2022 r.

w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 2667)

Odnosząc się do pisma Zastępcy Kancelarii Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 04 października 2022 r. w przedmiocie wydania opinii do przedłożonego poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 2667) – Zarząd Związku Województw RP **negatywnie opiniuje propozycje zmian** przedstawione w powyższym projekcie ustawy z następujących powodów.

Problem trudnej sytuacji finansowej wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (zwanymi dalej również jako WORD-ów) był wielokrotnie poruszany przez Związek Województw RP zarówno w stanowiskach Zarządu Związku jak i stanowiskach Konwentu Marszałków Województw RP. Tematyka ta była wielokrotnie przedstawiana na forum Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, a mimo to problem ten nie został w żaden sposób rozwiązany. Problemu tego też nie rozwiązuje przedłożony poselski projekt ustawy dokonując w zasadzie przerzucenia odpowiedzialności na samorządy województw za stan finansowy WORD-ów wynikający głównie z braku od prawie 10 lat waloryzacji opłat za państwowe egzaminy na prawa jazdy.

Zamiast zwiększenia przychodów własnych wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, które są nieadekwatne do obecnych kosztów funkcjonowania ośrodków, w projekcie proponuje się przepisy obciążające budżety samorządów województw. Projekt zakłada wprowadzenie dodatkowych zadań po stronie samorządów województw w postaci dofinansowywania działalności ośrodków ruchu drogowego bez zapewnienia w budżetach województw dochodów na ich pokrycie. Mimo, iż obowiązek zapewnienia odpowiednich dochodów na realizację zadań wynika wprost z art. 167 ust. 1 i ust. 4 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r. gdzie jednostkom samorządu terytorialnego powinno zapewnić się udział w dochodach publicznych odpowiednio do przypadających im zadań, a zmiany w zakresie zadań i kompetencji jednostek samorządu terytorialnego powinny następować wraz z odpowiednimi zmianami w podziale dochodów publicznych, to projekt ustawy nie zapewnia źródeł finansowania dodatkowych zadań przypisywanych samorządom województw. Również samo uzasadnienie powyższego projektu ustawy nie spełnia art. 34 ust. 2 pkt Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z którym uzasadnienie powinno „*wskazywać źródła finansowania, jeżeli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego*”. Podkreślić należy także, iż Konwent Marszałków Województw RP pod Przewodnictwem Województwa Lubelskiego w przyjętym jednogłośnie stanowisku nr 1/2022 z dnia 18 sierpnia 2022 r.

negatywnie ocenił dyskutowaną w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego propozycję wprowadzenia rozwiązań prawnych dotyczących możliwości dofinansowywania przez Zarządy Województw funkcjonowania Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego wskazując m.in., iż „Dodatkowo, dofinansowywanie działalności ośrodków będzie z uszczerbkiem dla innych zadań istotnie przyporządkowanych Samorządowi Województwa.”

Także budzi zastrzeżenia zawarta w projekcie ustawy propozycja określenia wysokości opłat za przeprowadzenie egzaminu państwowego na prawa jazdy w drodze uchwał sejmików województw w sytuacji jednoczesnego wprowadzenia ograniczeń w postaci pozostawienia bez zmian wysokości maksymalnych ustawowych stawek za przeprowadzenie egzaminu na prawa jazdy nie zmienianych od 2013 roku. Tym samym sejmiki mogłyby określać opłaty za egzaminy wyłącznie na poziomie nie wyższym niż ustalone ustawowo prawie 10 lat temu stawki maksymalne, które są nieadekwatne do obecnej sytuacji gospodarczej.

Również odnośnie zawartej w projekcie propozycji określania wysokości stawek wynagradzania egzaminatorów w drodze uchwały sejmiku województwa to należy wskazać, iż wynagrodzenia te powinny być jednolite a co za tym określane dla całego kraju w drodze aktu prawnego na poziomie centralnym. Mając na uwadze, iż charakter pracy wykonywanej przez egzaminatorów w całym kraju jest jednakowy oraz jej poziom we wszystkich ośrodkach egzaminowania powinien być najwyższy i o tym samym standardzie to wprowadzenie różnicowania wysokości wynagrodzenia egzaminatorów w zależności do miejsca pracy może doprowadzić do pogłębienia już istniejącego kryzysu wśród egzaminatorów i eskalacji niezadowolenia z wysokości wynagrodzeń.



Olgierd Geblewicz

Prezes Zarządu
Związku Województw RP

Załączniki:

- Stanowisko nr 1/2022 Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 18 sierpnia 2022 r. w sprawie propozycji rozwiązań poprawiających sytuację finansową Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;

Lubelskie

2022 KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP



Lublin, 24. sierpnia 2022 r.

SR-I.043.6.4.2022.JUH

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Siemany Panie Ministrze

w ramach prezydencji Województwa Lubelskiego w Konwencie Marszałków RP uprzejmie informuję, że zostało uzgodnione i uchwalone **Stanowisko Konwentu Marszałków RP w sprawie propozycji rozwiązań poprawiających sytuację finansową Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego.**

W związku z powyższym w załączeniu przesyłam przyjęte stanowisko celem dalszego procedowania.

*Z uprzejmymi pozdrowieniami
J. Samieł*

Załącznik:

1. Stanowisko w sprawie propozycji rozwiązań poprawiających sytuację finansową Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego

Lubelskie

2022 KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP



Projekt stanowiska przygotowany przez Biuro Związku Województw RP

STANOWISKO NR 1/2022 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP Z DNIA 18 sierpnia 2022 r.

w sprawie propozycji rozwiązań poprawiających sytuację finansową Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego

Konwent Marszałków Województw RP wobec dyskusji na forum Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego na temat rozwiązań prawnych dotyczących poprawy sytuacji finansowej Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, wskazuje, iż:

I. Negatywnie ocenia propozycję wprowadzenia rozwiązań prawnych dotyczących możliwości dofinansowywania przez Zarządy Województw funkcjonowania Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Patrząc na prawie 25 lat ich funkcjonowania należy dostrzec, iż fakt samodzielności finansowej ośrodków umożliwia sprawne i efektywne zarządzanie jednostką. Tworzy jasne zasady odpowiedzialności Dyrektora przed Zarządem Województwa, który sprawuje nadzór nad ośrodkiem. Z kolei Samorząd Województwa, którego budżet jest zwolniony od zobowiązań ekonomicznych WORD, ma cały czas wpływ na standard realizacji zadań statutowych przez tę instytucję. Zgoda na możliwość dofinansowywania ośrodków przez Zarządy Województw w pośredni sposób mogłaby niepotrzebnie podzielić odpowiedzialność za stan ośrodków pomiędzy Dyrektora i Zarząd. Dodatkowo, dofinansowywanie działalności ośrodków będzie z uszczerbkiem dla innych zadań istotnie przyporządkowanych Samorządowi Województwa.

II. Jednocześnie, biorąc pod uwagę główne zadania WORD-ów, którymi jest niewątpliwie przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy, samorządy bardzo ostrożnie podchodzą do przychodów jakie mają przynieść podwyższone opłaty za kursy reedukacyjne, czy wpływy z tytułu realizacji nowych zadań. Obecna trudna sytuacja spowodowana jest ciągłym wzrostem kosztów związanych głównie z działalnością egzaminacyjną, m.in. wzrost cen paliw, energii elektrycznej, gazu, jak też wzrost płacy minimalnej. Po analizie struktury przychodów i kosztów należy wskazać, iż dodatkowa działalność nieznacznie wpływa i w przyszłości może wpłynąć na wyniki finansowe. WORD-y prowadzą już działalność odnośnie wynajmu placów manewrowych oraz pomieszczeń biurowych, jednak środki z tego tytułu nie wpływają znacząco na wysokość przychodów. Należy mieć na względzie, że **około 90% przychodów stanowią przychody z działalności związanej z prowadzeniem egzaminów na prawo jazdy**. Wprowadzenie nowych zadań w pierwszej kolejności spowoduje dodatkowy wzrost kosztów w związku z przygotowaniem tych zadań do realizacji, w tym kosztów związanych z zatrudnieniem nowego personelu. Wobec czego najszybszy wpływ na poprawę sytuacji finansowej WORD-ów będzie miała waloryzacja opłat za egzaminy.

W związku z powyższym Konwent Marszałków Województw RP:

1. Stoi na stanowisku, że najrozsądniejszym i najskuteczniejszym rozwiązaniem zapewniającym stabilne funkcjonowanie WORD-ów jest podwyższenie opłat za egzaminy. Przychody z działalności egzaminacyjnej stanowią podstawowe źródło osiąganym przez ośrodki przychodów, a stawka jest na niezmiennym poziomie od 2013 r. Koszty bezpośrednio związane z funkcjonowaniem wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, w szczególności koszt zakupu paliwa, pozostałe koszty eksploatacji i najem pojazdów egzaminacyjnych, usługi remontowe, media, podatek od nieruchomości, podatek od środków transportu, opłata za oprogramowanie do egzaminowania, wynagrodzenia pracowników oraz związane z tym pozostałe świadczenia stale rosną, co skutkuje zwiększającą się z roku na rok dysproporcją pomiędzy przychodami, a rosnącymi kosztami bieżącej działalności. Dlatego też podwyższenie opłaty za egzamin jest jak najbardziej zasadne. Powyższe stanowisko zostało potwierdzone w analizach przedstawionych w Stanowisku Konwentu Marszałków Województw RP z dnia 18 czerwca 2020 r. ws. waloryzacji opłat za egzaminy państwowe na prawo jazdy przeprowadzane przez WORD-y w związku z ich trudną sytuacją finansową oraz apelach zawartych m.in. w Stanowiskach Zarządu Związku Województw RP z 10 września 2021 r., z 18 lutego 2022 r. oraz z 7 kwietnia 2022 r.
2. Jako doraźną pomoc WORD-om, do czasu wprowadzenia (przejścia procesu legislacyjnego zmiany ustawy) nowych rozwiązań wymagających zmian systemowych – proponujemy zmiany rozporządzenia w sprawie stawek za egzaminy do maksymalnych przewidzianych w ustawie o kierujących pojazdami.

Konkludując apelujemy o pilne spotkanie z Ministrem Infrastruktury, aby omówić temat trudnej sytuacji finansowej Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz zaproponować podjęcie przez resort działań, które doprowadzą do ustabilizowania sytuacji ekonomicznej WORD oraz wprowadzą nowy system wynagradzania egzaminatorów.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Jarosław Stawiarski

Stanowisko kieruje się do:

1. Pana Andrzeja Adamczyka, Ministra Infrastruktury

Warszawa, dnia 4 października 2022 r.

BL.1120.279.2022

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS
L.dz. DS.1120.423.2022
Data wpływu 4.10.2022

Pan Minister
Dariusz Salamonczyk
Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

**Wstępna opinia legislacyjna o poselskim projekcie ustawy
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących
pojazdami
(przedstawiciel wnioskodawców – poseł Tadeusz Chrzan)**

Celem projektu ustawy jest zdaniem wnioskodawców rozszerzenie sposobu finansowania zadań wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD) poprzez stworzenie możliwości przekazywania z budżetu województwa dotacji celowych albo przedmiotowych do WORD na realizację zadań publicznych m.in. związanych z organizowaniem egzaminów państwowych sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami albo zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego (art. 117 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym), z jednoczesnym ograniczeniem wysokości tej pomocy do 50% kosztów związanych z realizacją tych zadań.

Analiza formalna projektu ustawy, ze szczególnym uwzględnieniem zgodności uzasadnienia z wymogami określonymi w art. 34 regulaminu Sejmu, pozwala uznać, że spełnia ono wymagania, o których mowa w art. 34 ust. 2 pkt 1-3, 4 w zakresie przedstawienia przewidywanych skutków społecznych, gospodarczych i prawnych oraz 5-7 i ust. 2a regulaminu Sejmu.

Odnosnie skutków finansowych projektu ustawy, o których mowa w art. 34 ust. 2 pkt 4 regulaminu Sejmu, wnioskodawcy w uzasadnieniu stwierdzili jedynie, że „projektowana ustawa ... może mieć wpływ na sektor finansów publicznych. Jednakże z uwagi na zbyt wielką liczbę koniecznych do uwzględnienia czynników nie jest możliwe, choćby w przybliżeniu, określenie tego charakteru i wielkości wpływu.”

Należy dodać, że wymóg przedstawienia skutków finansowych wykonania ustawy przewiduje art. 118 ust. 3 Konstytucji. Jak stwierdził Trybunał Konstytucyjny „(n)iezależnie od tego, że wymaganie, o którym mowa w art. 118 ust. 3 Konstytucji, nie może być traktowane w sposób nadmiernie drobiazgowy, tj. jako obowiązek przedstawienia szczegółowych wyliczeń skutków wykonania każdego z przepisów ustawy, stwierdzić należy, że ogólne określenie tych skutków przez wnioskodawcę stanowi istotny element ściśle związany z projektem ustawy. Wyznacza ono „ramy finansowe” projektu ustawy, które mają istotny wpływ na wyznaczenie ram przedmiotowych projektu.”¹. Mając powyższe na uwadze, wnioskodawcy powinni przedstawić prognozowane skutki finansowe choćby w sposób ogólny, co w zakresie przedmiotowego projektu nie występuje. Oświadczenie wnioskodawców, iż nie jest możliwe przedstawienie tych skutków jest dla Biura Legislacyjnego trudne do zweryfikowania.

Zgodnie z art. 34 ust. 3 Regulaminu Sejmu uzasadnienie powinno przedstawiać wyniki przeprowadzonych konsultacji oraz informować o przedstawionych wariantach i opiniach. Biorąc pod uwagę zakres projektowanych zmian i ustawowe uprawnienie do udziału w procesie konsultacji podmiotów, Biuro Legislacyjne wskazuje, iż Marszałek Sejmu, przed skierowaniem do pierwszego czytania, powinien przesłać projekt celem zaopiniowania do:

- 1) Prokuratora Generalnego – na podstawie art. 3 § 1 pkt 12 ustawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – Prawo o prokuraturze;
- 2) Naczelnej Rady Adwokackiej – na podstawie art. 58 pkt 9 ustawy z dnia 26 maja 1982 r. – Prawo o adwokaturze;
- 3) Krajowej Rady Radców Prawnych – na podstawie art. 60 pkt 2 ustawy z dnia 6 lipca 1982 r. o radcach prawnych;

¹ Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 20 lipca 2006 r. sygn. akt K 40/05.

- 4) Izb gospodarczych (w szczególności do Krajowej Izby Gospodarczej) – na podstawie art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych;
- 5) Rady Dialogu Społecznego – na podstawie art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego;
- 6) Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców – na podstawie art. 8 pkt 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców.

Ponadto, zgodnie z art. 36 ust. 6 regulaminu Sejmu, projekt, z racji możliwości spowodowania zmian w funkcjonowaniu samorządu terytorialnego (projekt ustawy nakłada nowe obowiązki na sejmik województwa w zakresie określenia warunków wynagrodzenia egzaminatorów - art. 1 zmiana 3 projektu), powinien zostać przesłany celem zasięgnięcia opinii organizacji samorządowych tworzących stronę samorządową Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Marszałek Sejmu może skierować analizowany projekt celem zasięgnięcia opinii jeszcze przed pierwszym czytaniem.

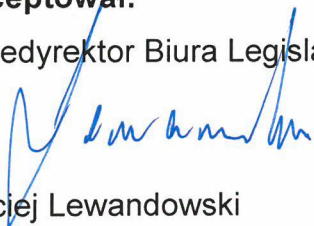
W ocenie Biura Legislacyjnego, przedłożony projekt ustawy, nie wymaga skierowania do pierwszego czytania na posiedzeniu Sejmu, bowiem zakres regulacji nie dotyczy katalogu spraw, o których mowa w art. 37 ust. 2 regulaminu Sejmu.

Opracował:

Mariusz Przerwa – główny specjalista do spraw legislacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Legislacyjnego



Maciej Lewandowski