



ZWIĄZEK
POWIATÓW
POLSKICH

Stanowisko

Konwentu Powiatów Województwa Kujawsko-Pomorskiego w sprawie podjęcia działań zmierzających do zmiany przepisów z zakresu transportu drogowego, publicznego transportu zbiorowego oraz prawa o ruchu drogowym

Ostromecko, 18 września 2025 r.

Konwent Powiatów Województwa Kujawsko-Pomorskiego, analizując obowiązujące przepisy regulujące transport drogowy, publiczny transport zbiorowy oraz prawo o ruchu drogowym, wskazuje na szereg istotnych mankamentów legislacyjnych utrudniających sprawne wykonywanie zadań publicznych, ograniczających efektywność działania organów administracji oraz obciążających obywateli i przedsiębiorców zbędnymi obowiązkami.

Praktyka stosowania ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ujawnia braki w zakresie regulacji dotyczących oceny dobrej reputacji przewoźników drogowych i zarządzających transportem. Przewlekłość postępowań oraz brak rozdzielenia oceny tych dwóch podmiotów powodują, że przepisy art. 7d–7e ustawy nie spełniają w pełni swojej funkcji ochrony interesu publicznego. Podstawowe problemy wynikające z obecnych przepisów dotyczących dobrej reputacji w transporcie drogowym to brak jednoznacznych terminów na wprowadzanie danych do KREPTD, brak precyzyjnego zapisu mówiącego o tym, kiedy liczba stwierdzonych naruszeń jest „nieznaczna” oraz niejasne zasady stosowania środków rehabilitacyjnych w toku postępowań administracyjnych. Niewystarczająco uregulowana jest także kwestia okresu zatarcia naruszeń, który w przypadku najpoważniejszych przewinień powinien być dłuższy. Przepisy nie przewidują możliwości wprowadzenia okresu próbnego zamiast natychmiastowej utraty dobrej reputacji, co skutkuje nadmierną surowością sankcji. Problemem jest również brak rozdzielenia kryteriów oceny przewoźnika i zarządzającego transportem oraz konieczność wydawania kilku odrębnych decyzji zamiast jednej kompleksowej.

W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nieprecyzyjne brzmienie art. 22 ust. 1 pkt 1, dotyczącego wyboru operatora w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, prowadzi do licznych rozbieżności interpretacyjnych w zakresie przeliczania wartości umowy z euro na złote oraz definiowania pojęcia „średniej wartości rocznej przedmiotu umowy”. Brak jednoznacznych przepisów skutkuje niejednolitym stosowaniem prawa przez organizatorów transportu publicznego, co obniża przejrzystość i stabilność rynku usług.

Z kolei ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wymaga zmian w kilku obszarach. Obecne przepisy dotyczące uzyskiwania uprawnień diagnosty są nieprecyzyjne i prowadzą do rozbieżności w decyzjach organów. Brakuje jednolitego wzoru zaświadczenia o odbyciu praktyki oraz jasno określonego katalogu czynności i minimalnego wymiaru godzin, jakie powinny być zaliczone jako praktyka. Nie ma też obowiązku weryfikacji praktyki przed dopuszczeniem kandydata do szkolenia i egzaminu. Nie ustalono również jasnych zasad dotyczących określenia jakie wykształcenie należy uznać za wykształcenie techniczne. Dodatkowo brak spójnych wytycznych powoduje brak jednolitości w stosowaniu prawa.

Art. 73aa i art. 140mb, dotyczące terminów rejestracji pojazdów i nakładania kar pieniężnych, w obecnym brzmieniu okazują się szczególnie dotkliwe w przypadku nabycia pojazdu w drodze spadku, gdzie 30-dniowy termin jest niewspółmiernie krótki wobec sytuacji życiowych spadkobierców. Ponadto przepisy te rodzą poważne wątpliwości interpretacyjne, w szczególności brak jest jednoznacznej odpowiedzi, czy kara pieniężna powinna być nakładana także w sytuacji, gdy właściciel pojazdu zbywa go jeszcze przed upływem 30 lub 90 dni i tym samym nie dokonuje rejestracji. Natomiast kształtująca się linia orzecnicza wskazuje, że w przypadku zbycia pojazdu przed upływem tych terminów, żaden z kolejnych właścicieli nie zostanie ukarany. Przyjmując taki pogląd może dojść do sytuacji, że pojazd może nigdy nie zostać zarejestrowany, jeżeli będzie on ciągle zbywany przed upływem 30 albo 90 dni od kolejnego nabycia. Brak wyraźnej regulacji w tym zakresie powoduje rozbieżności w praktyce organów i poczucie niepewności prawnej u obywateli.

Wreszcie art. 72 ustawy nakłada obowiązek przedkładania zaświadczenia o badaniu technicznym pojazdu przy jego rejestracji, mimo że dane te są już dostępne w Centralnej Ewidencji Pojazdów, co stanowi zbędne obciążenie obywateli.

Konwent Powiatów Województwa Kujawsko-Pomorskiego stoi na stanowisku, że wskazane regulacje powinny zostać doprecyzowane i ujednolicone w sposób zapewniający większą skuteczność egzekwowania prawa, przejrzystość dla obywateli i przedsiębiorców oraz usprawnienie pracy administracji samorządowej. Wprowadzenie tych zmian przyczyni się do poprawy jakości prawa, zwiększenia zaufania społecznego oraz bardziej racjonalnego wykonywania zadań publicznych.

**Przewodniczący Konwentu Powiatów
Województwa Kujawsko-Pomorskiego**

Zbigniew Jaszcuk

Otrzymują:

1. Prezes Rady Ministrów.
2. Minister Infrastruktury.
3. Sejm RP – Komisja Infrastruktury.
4. Związek Powiatów Polskich.