



ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Tadeusz Chrzan
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Mariusz Bieniek
POWIAT PŁOCKI

Mirosław Czajła
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka
POWIAT KRAKOWSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki
POWIAT GARWOLIŃSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Zdzisław Brezeń
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

Jan Zalewski
POWIAT SIEMIATYCKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/174/20

Warszawa, 11 sierpnia 2020 roku

Senat RP

Związek Powiatów Polskich – doceniając część rozwiązań zawartych w ustawie z dnia 24 lipca 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk senacki nr 168) zwraca uwagę na cztery główne problemy postulując jednocześnie wprowadzenie zmian odnoszących się do trzech z nich.

1. Możliwość zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego

Nasze największe zastrzeżenia budzi wprowadzenie możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu. Rozwiązanie takie uznajemy za nieprzemysłane z kilku powodów:

- żywotność tablic rejestracyjnych jest ograniczona, co konsekwentnie od początku prac nad projektem podnosili przedstawiciele producentów. Jest to związane z ograniczoną trwałością folii odbłaskowej stosowanej do produkcji tablic – zwłaszcza w sytuacji korzystania z myjni samochodowych z lancami wysokociśnieniowymi. Żywotności nie należy przy tym oceniać przez pryzmat czytelności dla człowieka, lecz – wobec rozwoju techniki – dla systemów automatycznego rozpoznawania stosowanych chociażby na nowych parkingach. Przy uwzględnieniu tego faktu przyjmuje się, że tablica może bezpiecznie funkcjonować przez okres około pięciu lat. Obecnie przeciętny czas eksploatacji tablicy – wynikający z obowiązku jej wymiany – wynosi około czterech lat. Uchwalone zmiany grożą zatem znaczącym zwiększeniem liczby tablic o ograniczonej czytelności;
- nieprzypadkowo w większości dużych państw unijnych na tablicach rejestracyjnych funkcjonują wyróżniki terenowe. Ma to bowiem wpływ na bezpieczeństwo – większość kierowców ma doświadczenia związane chociażby z wykazywaniem zwiększonej czujności wobec pojazdów, które

- zgodnie z wyróżnikiem literowym przyjechały z daleka i tym samym mogą nie znać nieoczywistych rozwiązań z zakresu organizacji ruchu drogowego w poszczególnych miejscach. Ma to również znaczenie w mniejszych środowiskach, gdzie samochód z „obcymi” numerami zwraca uwagę. Zniesienie obowiązku zmiany tablic rejestracyjnych przy przerejestrowaniu między powiatami bardzo szybko doprowadzi do utraty korzyści płynących z identyfikacji miejsca rejestracji.

Jednocześnie zaproponowane rozwiązanie:

- nie wpływa ono na zmniejszenie liczby wizyt w organie rejestrującym. Nowe tablice rejestracyjne były obecnie wydawane przy pierwszej wizycie; druga wizyta jest związana z wytwarzaniem dowodu rejestracyjnego przez Państwową Wytwórnę Papierów Wartościowych.
- nie zmniejsza czasochłonności rejestracji pojazdu. Dotychczasowe tablice i tak muszą być zdemonstrowane z pojazdu celem ich przedstawienia do oceny i ponownej legalizacji.

W tej sytuacji wnosimy o zachowanie obecnego stanu prawnego. Poprawki z tym związane znajdują się w załączniku nr 1.

2. Zniesienie nalepki kontrolnej

Uchwalona przez Sejm ustawa znosi obowiązek posiadania nalepki kontrolnej. Dla uzasadnienia tej zmiany projektodawcy przytoczyli dwa główne argumenty:

- „utrzymywanie nadal obowiązku wydawania dodatkowo nalepki kontrolnej wydaje się niezasadne w stosunku do zakładanego celu przy jej wprowadzaniu przed laty w przepisach Prawa o ruchu drogowym”. Projektodawcy nie byli jednak w stanie przywołać jaki to był cel, a tym bardziej – uzasadnić, że faktycznie cel ten nie ma już znaczenia. Nalepka kontrolna była wprowadzona w celu zagwarantowania dodatkowego, niemożliwego do odwracalnego usunięcia, oznaczenia pojazdu. Tablice mogą zostać bowiem bez większego problemu przełożone między pojazdami; tego samego z nalepką zrobić się nie da. Wprowadzona nalepka pozwoliła chociażby na ograniczenie przestępczości opartej na podszywaniu się pod czyjś pojazd. Nie jest jasne dlaczego obecnie te argumenty mają być nieaktualne;
- „wobec zaproponowanej możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu wcześniej zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej [...] uznano, że brak jest zasadności oznaczania pojazdu nalepką kontrolną”. Argument ten jest o tyle przedziwny, że w opisanym przypadku nie ma potrzeby zmiany nalepki kontrolnej przy każdej zmianie właściciela. Nalepka raz przyklejona pozostaje – do czasu ewentualnego uszkodzenia szyby przedniej pojazdu. Zatem jest to argument całkowicie chybiony.

Uznając zasadę legislacji opartej na faktach uznajemy, że brak jest uzasadnienia do zniesienia nalepki kontrolnej. Poprawki mająca na celu jej zachowanie znajdują się w załączniku nr 2.

3. Brak wprowadzenia obowiązku rejestracji pojazdu jako zasady przy jednoczesnym zniesieniu karty pojazdu

Jednym ze sztandarowych rozwiązań zaproponowanych w ustawie jest zniesienie karty pojazdu. Zmiana ta została uzasadniona tym, iż „po wdrożeniu przez Ministerstwo Cyfryzacji projektu CEPiK 2.0 przestały być aktualne przesłanki wydawania karty pojazdy jako dokumentu zawierającego informację o historii pojazdu” (druk sejmowy nr 388, uzasadnienie, s. 3). Prawda jest jednak nieco inna. W świetle przepisów obecnie obowiązujących zróżnicowany jest zakres obowiązków właścicieli pojazdów używanych pochodzących z różnych krajów. I tak:

- 1) w przypadku pojazdu zarejestrowanego w kraju właściciel jest zobowiązany zawiadomić o nabyciu pojazdu w terminie nieprzekraczającym 30 dni (art. 78 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym). Fakt ten powinien być udokumentowany w karcie pojazdu (art. 78 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym). Przepisy działu III rozdziału 2a Prawa o ruchu drogowym dotyczące Centralnej Ewidencji Pojazdów nie odnoszą się w żaden sposób do ewidencjonowania tej czynności – mowa jest jedynie o zbieraniu danych dotyczących zbycia pojazdu (art. 80b ust. 1 pkt 5), których częścią są dane nabywcy. W praktycznej realizacji CEP i służącego do wykonywania w niej operacji SI Pojazd oznacza to tyle, że jako właściciel traktowany jest podmiot, który dokonał ostatniej rejestracji pojazdu na siebie; osoba, która dopełniła ustawowego obowiązku nie jest wprowadzana jako właściciel, a jedynie jako nabywca, przy czym moduł służący do tego celu dalej nie jest w pełni funkcjonalny;
- 2) w przypadku pojazdu zarejestrowanego w innym kraju członkowskim Unii Europejskiej właściciel ma obowiązek zarejestrować pojazd w terminie 30 dni od dnia jego sprowadzenia (art. 71 ust. 7 Prawa o ruchu drogowym). Jednocześnie nie jest ani zabroniony, ani nie jest ewidencjonowany obrót tym pojazdem;
- 3) w przypadku pojazdu zarejestrowanego poza Unią Europejską na właścicielu nie ciąży żadne obowiązki. Pojazd może być przedmiotem obrotu i nie jest to w żaden sposób ewidencjonowane.

W świetle powyższego trudno jest uznać, że w obecnym stanie prawnym wdrożenie CEPiK 2.0 stanowi w pełni skuteczne narzędzie umożliwiające ustalanie historii pojazdu. Podzielając opinię o zasadności zniesienia karty pojazdu uważamy, że nie może to nastąpić bez jednoczesnego wprowadzenia obowiązku zarejestrowania każdego nabytego pojazdu. Z obowiązku tego powinny być zwolnione podmioty zajmujące się w zakresie swojej działalności obrotem pojazdami. Proponowane zmiany znajdują się w załączniku nr 3 do niniejszej opinii.

4. Skutki finansowe dla powiatów i miast na prawach powiatów

Uchwalona ustawa pociąga za sobą znaczące negatywne skutki dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Jak oszacowali sami projektodawcy w Ocenie Skutków Regulacji przewiduje się zmniejszenie dochodów powiatów i miast na prawach powiatu o kwotę 226,16 mln zł rocznie, co w przeliczeniu na jedną jednostkę daje kwotę 590 tys. zł rocznie. Wyliczenia przeprowadzone przez Związek Powiatów Polskich w oparciu o nieco inne założenia modelowe pokazują, że może to być ubytek sięgający 800 tys. zł rocznie. Podkreślić w tym miejscu należy, że wbrew twierdzeniom projektodawców uchwalona ustawa nie zmniejsza znacząco zadań organów rejestrujących pojazdy. Dodatkowo należy wziąć pod uwagę również fakt, że od stycznia wydziały komunikacji muszą się zmagać z lawiną zgłoszeń nabycia i zbycia pojazdów – nie obłożonych żadną opłatą administracyjną. W erze spadku dochodów sektora samorządowego w konsekwencji Covid-19 dalsze ich zmniejszanie – tym razem decyzjami politycznymi uważamy za skrajnie nieodpowiedzialne, gdyż ewentualne cięcia kosztów będą oznaczały pogorszenie jakości obsługi obywateli.

Zwracamy też uwagę, że opłaty związane z wydawaniem dowodu rejestracyjnego nie uległy zmianie przez ostatnie 10 lat. Ostatnie ich uaktualnienie nastąpiło mocą rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 stycznia 2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i tablic (tablicy) rejestracyjnych pojazdów. Opłata za wydanie dowodu rejestracyjnego stanowiła wówczas 4,1% minimalnego wynagrodzenia; obecnie stanowi niecałe 2,1% tego wynagrodzenia. Oczekujemy zatem urealnienia wysokości opłaty i wprowadzenia mechanizmu jej automatycznego indeksowania.

Oдноśnie tej kwestii nie formułujemy poprawek legislacyjnych – gdyż jest to materia aktu wykonawczego, nie zaś samej ustawy.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich
Andrzej Płonka

