

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury
Projekt z dnia	30.08.2021

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bernadeta Skóbel, Bartłomiej Zydel
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	18 477 86 00

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Uwaga ogólna	Analizując przepisy ustawy można odnieść wrażenie, że nadrzędnym celem jest finansowe i kadrowe wzmocnienie TDT. W naszej ocenie rozwiązaniem tańszymi bardziej efektywnym byłoby wzmocnienie instrumentów prawnych i organizacyjnych jakimi dzisiaj dysponują starostwie, niż budowanie i wzmocnianie kolejnej resortowej administracji w terenie.	Biorąc pod uwagę koszty wdrożenia ustawy, zasadnym byłoby poszukanie alternatywnych rozwiązań legislacyjnych, które pozwoliłyby na pełną implementację Dyrektywy poprzez wykorzystanie istniejącej struktury, w ramach której obecnie realizowany jest nadzór nad SKP i diagnostami.		
2.	art. 1 pkt 6 lit. a (dotyczy art. 80ba ust. 1 pkt 10 Prawa o ruchu drogowym)	Zmienić z dyrektora TDT na właściwego starostę.	Uwaga stanowiąca konsekwencje uwagi ogólnej dotyczącej pozostawienia nadzoru nad diagnostami w kompetencji starostów.		
3.	art. 1 pkt 8 lit. b (dotyczy art. 81 Prawa o ruchu drogowym w zakresie ust. 14a)	1. Proponujemy rozważenie wykreślenia drugiej części przepisu dotyczącej wyznaczenia terminu następnego badania technicznego dla osób, które przeprowadziły	Jeżeli przepisy Dyrektywy zakładają elastyczność to wydaje się, że późniejsze zgłoszenie na badanie nie powinno być dodatkowo sankcjonowane skróceniem terminu		

		<p>badanie w okresie 30 dni od upływu terminu badania okresowego.</p> <p>2. Zwracamy uwagę, że PRD nie określa sposobu liczenia terminów prawa materialnego. Stąd stosowanie tego przepisu w praktyce będzie budziło wątpliwości.</p>	<p>kolejnego badania. Abstrahując od dodatkowej opłaty za wykonanie badania po upływie 30 dni, w związku z projektowanym przepisem osoby, które zmieściły się w terminie 30-dniowym będą w gorszej sytuacji niż osoby, które przeprowadziły badanie po upływie 30 dni od wyznaczonej daty (termin kolejnego badania będzie wyznaczony wcześniej).</p>		
4.	<p>Art. 1 pkt 9 (dodawany art. 81c Prawa o ruchu drogowym)</p>	<p>Konstrukcja przepisu nie daje żadnej gwarancji właścicielowi/posiadaczowi pojazdu, że ponowne badanie z udziałem pracownika TDT odbędzie się niezwłocznie.</p>	<p>Konstrukcja przepisu przewiduje krótki termin dla właściciela/posiadacza na złożenie wniosku o badanie, nakłada na Dyrektora TDT niezwłoczne uzgodnienie terminu natomiast powyższe nie oznacza, że sam termin badania będzie szybko wyznaczony.</p> <p>Wydaje się również, że informacja zawarta w uzasadnieniu do projektu ustawy, że procedura „nie pozwoli właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu na ewentualne wykonanie w międzyczasie naprawy, dzięki czemu możliwe będzie dokonanie rzetelnej oceny przeprowadzonego przez diagnostę badania technicznego” będzie raczej prosta do ominięcia.</p>		
5.	<p>Art. 1 pkt 10 lit. b (dodawany ust. 1a w art. 83 ust. 1a i 1ab Prawa o ruchu drogowym)</p>	<p>Wydaje się, że katalog włączeń powinien być szerszy i obejmować również inne udokumentowane przez właściciela przypadki niemożności wykonania badania w terminie, niż tylko uszkodzenie zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia i ramy czy wystąpienie szkody istotnej</p>	<p>Przepis ma charakter sankcyjny. Zasady ustalania opłaty dodatkowej powinny być bardziej elastyczne. Ponadto w projektowanych przepisach brak jest procedury kwestionowania przez właściciela zasadności jej nałożenia. W istocie mamy do czynienia z quasi karą administracyjną, gdzie częściowo</p>		

		(biorąc pod uwagę definicję legalną szkody istotnej zawartą ustawie). Nie tylko tego rodzaju uszkodzenia powodują niemożność przeprowadzenia badania technicznego.	będą miały zastosowanie przepisy działu III Ordynacji podatkowej. Z tego względu planowana regulacja budzi wątpliwości natury konstytucyjnej.		
6.	Art. 1 pkt 10 lit. b (dodawany ust. 1a w art. 83 ust. 1a i 1ac Prawa o ruchu drogowym)	Nie ma uzasadnienia dla przyjęcia, że opłata dodatkowa ma stanowić przychód TDT, jeżeli to starosta sprawuje nadzór nad stacją kontroli pojazdów. Wydaje się, że rozwiązaniem kompromisowym może być podział dodatkowej opłaty pomiędzy organy nadzoru oraz ustalenie dla SKP wynagrodzenia z tytułu pełnienia de facto funkcji inkasenta opłaty.	W uzasadnieniu wskazano, że zaproponowano, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie stanowiła przychód TDT. Dalej wskazano, że w związku z koniecznością pozyskania środków na zadania wynikające z nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zasadne jest wprowadzenie nowej opłaty. Rzecz w tym, że nadzór nad SKP sprawują i zgodnie z projektowanymi przepisami nadal będą sprawować starostowie.		
7.	Art. 1 pkt 10 lit. c (dodawany ust. 1a w art. 83 ust. 1e Prawa o ruchu drogowym)	Wydaje się, że sposób poboru, naliczania odsetek za zwłokę oraz postępowania podmiotów obowiązanych do pobierania opłaty stanowi materię ustawową.			
8.	Art. 1 pkt 12 (dodawany art. 83af Prawa o ruchu drogowym)	Mając świadomość, że brzmienie przepisu jest zdeterminowane brzmieniem Dyrektywy 2014/45/UE pojawia się wątpliwość czy i który organ nadzoru będzie uprawniony do weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę wskazanych w przepisie warunków?	Z art. 83b nie wynika aby w ramach nadzoru można było weryfikować spełnienie przez przedsiębiorcę warunków z art. 83af.		
9.	Art. 1 pkt 13 lit. a (zmiana art. 83b ust.2 Prawa o ruchu drogowym)	1. Pojawia się wątpliwość czy rzeczywistą intencją projektodawcy była zmiana podmiotu kontroli z SKP	Ad. 1 Brzmienie przepisu ma znaczenie w odniesieniu do podmiotów prowadzących więcej niż jedną SKP.		

		<p>na przedsiębiorcę/podmiot prowadzący SKP.</p> <p>2. Abstrahując od uwagi ogólnej dotyczącej generalnie kwestionowania wprowadzanego w projekcie dualizmu nadzoru pojawia się wątpliwość czy w ramach kontroli prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji starosta będzie mógł kwestionować czynności podejmowane przez poszczególnych diagnostów.</p>			
10.	<p>Art. 1 pkt 13 lit. b (w zakresie ust. 2c w art. 83b Prawa o ruchu drogowym)</p>	<p>1. Wprowadzenie wskazanych wymagań byłoby uzasadnione, gdyby nadzór nad diagnostami pozostawiony został w gestii starostów.</p> <p>2. W odniesieniu do szkolenia brak w ustawie wskazania, kto i w jakim wymiarze godzinowym byłby uprawniony do przeprowadzenia szkolenia.</p>	<p>Ad. 1 Z uwagi na ograniczony w projekcie zakres nadzoru nad SKP, w tym projektowane wyłączenie z czynności kontrolnych starosty prawidłowości wykonywania badań technicznych wątpliwość budzi wprowadzenie do ustawy wymogu posiadania przez kontrolerów wykształcenia branżowego czy uprawnień diagnosty. Pojawia się również wątpliwość, w jaki sposób dana osoba ma zdobyć doświadczenie w nadzorze na SKP (dotyczy nowych pracowników), jeżeli nie będzie mogła wykonywać czynności kontrolnych.</p> <p>Ad. 2 Projektowane przepisy są w tym zakresie bardzo lakoniczne.</p>		
11.	<p>Art. 1 pkt 13 lit. c (w zakresie ust. 5 w art. 83b Prawa o ruchu drogowym)</p>	<p>1. Katalog powinien być uzupełniony o przypadki próby udaremnienia kontroli (np. poprzez zamknięcie SKP na planowany czas przeprowadzenia kontroli pomimo planowania kontroli w deklarowanych godzinach pracy, brak wskazania osoby upoważnionej do wykonywania w jej obecności czynności kontrolnych).</p>	<p>Ad. 1 We wskazanych przypadkach formalnie nie dochodzi do odmowy udostępnienia dokumentów (i innych nośników).</p> <p>Ad. 2 Ustawa określa minimalne warunki jakie musi spełnić przedsiębiorca (np. brak karalności) aby móc w ogóle podjąć działalność regulowaną. Pojawia się wątpliwość</p>		

		<p>2. Pojawia się również wątpliwość czy zaprzestanie spełniania przez przedsiębiorcę warunków z art. 83 ust. 3 pkt 2 i 3 również nie powinno być traktowane jako rażące naruszenie warunków prowadzenia działalności.</p> <p>3. Konstrukcja przepisów budzi również wątpliwość w kontekście realnych możliwości stwierdzenia przez organ po fakcie przeprowadzenia badania technicznego bez wymaganego wyposażenia czy braku spełnienia wymaganych warunków lokalowych.</p>	<p>czy zaprzestanie spełnienia tych warunków samo w sobie nie powinno stanowić podstawy do stwierdzenia, że doszło do rażącego naruszenia prawa w zakresie prowadzenia działalności regulowanej.</p> <p>Ad. 3 Przepis w proponowanym kształcie będzie rodził problemy interpretacyjne. Zgodnie z art. 83 ust. 4 i 5 ustawy SKP może prowadzić przedsiębiorca, który:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań; - posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. <p>Tymczasem proponowany przepis nie pozwala na uznanie, że doszło do rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej od tego, czy przedsiębiorca przestał utrzymywać potencjał konieczny do prowadzenia działalności regulowanej tylko od tego, czy organ będzie w stanie wykazać czy konkretne badanie techniczne (przy którym kontrolujący nie był obecny) było</p>		
--	--	--	--	--	--

			przeprowadzone przy brakach w wyposażeniu.		
12.	Art. 1 pkt 14 (w zakresie art. 83e Prawa o ruchu drogowym)	<p>1. Uwaga ogólna – przepisy dotyczące wymagań lokalowych są lakoniczne, a do projektu nie dołączono proponowanego rozporządzenia wykonawczego.</p> <p>2. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów, zatem warto byłoby doprecyzować, że wymaga się, aby przedsiębiorca prowadzący OSD wykazał, że sam posiada okręgową SKP bądź posiada umowę z przedsiębiorcą prowadzącym okręgową OSP do udostępnienia stacji na potrzeby prowadzenia szkolenia praktycznego.</p> <p>3. W odniesieniu do wymogu zawartego w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit a w przepisie należałoby uwzględnić nazewnictwo dyscyplin naukowych zarówno na gruncie rozporządzenia z 2011 r. w sprawie obszarów wiedzy, dziedzin nauki i sztuki oraz dyscyplin naukowych i artystycznych (gdzie rzeczywiście wyróżnia się dyscypliny mechanika i transport) jak i dostosować przepis do wymogów rozporządzenia z 2018 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych, gdzie takiego podziału już nie ma.</p> <p>4. Wątpliwości budzi użycie w art. 83 ust. 1 pkt 2 lit. b sformułowania „praktyka zawodowa w dziedzinie związanej z motoryzacją”. Takie sformułowanie funkcjonuje co prawda na gruncie Prawa o ruchu</p>	<p>Ponieważ wskazany przepis określa warunki dla wykonywania działalności gospodarczej regulowanej wskazane jest, aby przepisy pozostawiały jednak mniejsze pole do interpretacji znaczenia pojęć, których użyje ustawodawca. Brak projektu rozporządzenia wykonawczego utrudnia ocenę proponowanych rozwiązań.</p>		

		drogowym w odniesieniu do rzeczoznawcy samochodowego, co nie zmienia faktu, że jest to określenie mało precyzyjne.			
13.	Art. 1 pkt 14 (w zakresie art. 83i i n. Prawa o ruchu drogowym)	Jak w uwadze ogólnej – kwestionujemy ograniczenie kompetencji starostów w zakresie nadzoru nad diagnostami. Wprowadzenie swoistego dualizmu nadzoru nie sprzyja efektywnemu wydatkowaniu środków publicznych, nie ma żadnego wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i na pewno nie sprzyja budowaniu przyjaznego dla przedsiębiorców otoczenia prawnego, z uwagi na zwiększenie liczby prowadzonych kontroli.			
14.	Art. 1 pkt 14 (w zakresie art. 83e ust. 4 Prawa o ruchu drogowym)	Skreślić przepis.	Przepis w obecnym kształcie będzie rodził wątpliwości interpretacyjne. Należy założyć, że przepis będzie miał zastosowanie np. do publicznych szkół, placówek i centrów kształcenia z uwagi na obowiązujące przepisy ustawy o finansach publicznych (w tym zasady planowania budżetu oraz zwrotu środków na koniec roku budżetowego) będzie niezastosowalny.		
15.	Art. 1 pkt 22 (w zakresie art. 140 n)	Proponujemy skreślić w art. 140n ust. 6, jednocześnie w zakresie przesłanek odstąpienia od wymierzenia kary i miarkowania należałoby doprecyzować czy przesłanki te stosuje się obok czy w miejsce tych wynikających z KPA.	Obecnie w k.p.a. jest przepis kolizyjny (art. 189a §2) dający pierwszeństwo przepisom ogólnym w zakresie w nich uregulowanym. Pomimo tego na tle tego przepisu powstają wątpliwości interpretacyjne czy zasady miarkowania i odstąpienia od wymierzania kary wynikające z		

			<p>Prawa o ruchu drogowym powinny być stosowane zamiast czy obok tych wynikających z k.p.a. Przykładem jest niedawny wyrok WSA w Gorzowie Wielkopolskim II SA/Go 293/21.</p> <p>Odnosząc powyższe również do planowanej regulacji – w projektowanym art. 140mc wskazano przesłanki odstąpienia od wymierzenia kary. Pytanie czy przy takiej konstrukcji przepisu, można poza tymi przesłankami stosować te wynikające art. 189f k.p.a.?</p>		
16.	OSR	<p>Niezrozumiały jest zapis w OSR odnoszący się do źródeł finansowania zadań cyt.: „Starosta (JST) – samofinansowanie na zasadach dotychczasowych (opłata skarbową)”.</p> <p>W projekcie przewidziano nałożenie na starostów zadań związanych z prowadzeniem rejestrów i nadzorem nad ośrodkami szkolenia diagnostów bez oszacowania skutków regulacji i wskazania źródeł finansowania.</p>	<p>Wpływy z opłaty skarbowej, nawet jeżeli są pierwotnie wpłacane w kasie starostwa powiatowego, stanowią dochód gminy będącej siedzibą powiatu.</p> <p>Opłaty skarbowe nie stanowią źródła finansowania zadań realizowanych przez starostów. Jedynym wyjątkiem w tym zakresie są miasta na prawach powiatu.</p>		
17.	OSR	<p>Wątpliwości budzi zapis w OSR uzasadniający wzrost opłaty za wydanie dokumentu potwierdzającego uprawnienia diagnosty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w zakresie wysokości opłaty; - szacowanego zatrudnienia; - zmiany podmiotu uprawnionego do uzyskiwania dochodów z opłaty. 	<p>Opłata skarbowa co do zasady należy do dochodów własnych gmin, niezależnie od tego, jaki organ władzy publicznej realizuje określone zadanie. Takie rozwiązanie przyjęto na gruncie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>Negatywnie odnosimy się do praktyki polegającej na zmianie w ustawach szczególnych opłat skarbowych na opłaty innego rodzaju (abstrahując od wielkości</p>		

			<p>ubytku dochodów) i wskazywanie jako jej beneficjenta podmiotu zależnego od Skarbu Państwa. W OSR nie wskazano żadnego uzasadnienia dla 10-krotnego podniesienia opłaty za wydanie dokumentu poświadczającego posiadanie przez diagnostę uprawnień.</p> <p>Sprawy w zakresie wydawania decyzji w sprawie świadectwa kompetencji, będą prostymi sprawami administracyjnymi, wydawanym na podstawie dokumentów i oświadczeń złożonych przez wnioskodawcę, a postępowanie nie będzie wymagało ani przeprowadzenia postępowania dowodowego ani dopuszczenia do postępowania innych stron. Biorąc pod uwagę liczbę wydawanych obecnie zaświadczeń zatrudnienie aż 4 pracowników do wykonania tego zadania wydaje się nieuzasadnione koniecznym nakładem pracy.</p>		
--	--	--	---	--	--