

ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECINECKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Andrzej Potępa
POWIAT BRZESKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Artur Adamski
POWIAT PŁOŃSKI

Sebastian Burdzy
POWIAT ŚREDZKI

Robert Godek
POWIAT STRZYŻÓWSKI

Mirosław Graczyk
POWIAT TORUŃSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Jan Kaluszkiewicz
POWIAT CIECHANOWSKI

Janusz Mielczarek
POWIAT ŁĘCZYCKI

Artur Pizoń
POWIAT JANOWSKI

Radosław Roszkowski
POWIAT PRUDNICKI

Piotr Rzeszotarski
POWIAT SIERPECKI

Marek Szczepański
POWIAT CHOJŃSKI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Artur Maruszczak
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

CZŁONKOWIE

Piotr Babicki
POWIAT STARACHOWICKI

Leszek Bajon
POWIAT ŚLUBICKI

Artur Bieliński
POWIAT ZGORZELECKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Sebastian Szaleniec
POWIAT BĘDZIŃSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A 0531/281/26

Warszawa, 4 września 2026 roku

Szanowny Pan

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 6 sierpnia 2026 r. w sprawie konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD263, dalej jako: ustawa), niniejszym na wstępie pragniemy podkreślić, iż kierunkowo pozytywnie oceniamy zasadniczy cel projektowanej regulacji, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększenie skuteczności egzekwowania odpowiedzialności za naruszenia ujawniane za pomocą urządzeń rejestrujących, w szczególności popełniane pojazdami zarejestrowanymi poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jednocześnie jednak, zdaniem Związku Powiatów Polskich, poszczególne propozycje zawarte w projekcie budzą wątpliwości interpretacyjne i prawne. Ponadto, należy wskazać, iż uzasadniony niepokój wywołuje również sposób przedstawienia skutków projektu, zarówno pod względem finansowym, jak i obciążenia administracyjnego dla jednostek samorządu terytorialnego, czego omówienie zostanie przedstawione w dalszej części wyводу.

1) Art. 1 pkt 1 lit. a) ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 78 ust. 2c i 2d p.r.d.

Art. 1 pkt 1 lit. b) ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 78 ust. 4b i 4e p.r.d.

Art. 1 pkt 5 ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 80cc ust. 1 p.r.d.

Art. 9 ustawy zmieniającej

Postuluje się o wskazanie źródła finansowania nowych zadań nakładanych na starostów oraz uzupełnienie OSR o skutki rozwiązań przewidzianych w projekcie

dla powiatów i miast na prawach powiatu wraz z oszacowaniem przewidywanej liczby zawiadomień oraz wynikających z niej kosztów i potrzeb kadrowych, a także o jednoznaczne uregulowanie zakresu obowiązków starosty związanych z obsługą nowych danych ewidencyjnych, w tym zakresu jego odpowiedzialności za prawidłowość tych danych, terminu ich wprowadzenia do CEP oraz trybu ich korekty.

Projektowane przepisy nakładają na starostę nowe kategorie obowiązków, polegających na przyjmowaniu zawiadomień o adresie do doręczeń i jego zmianie, o danych użytkownika pojazdu oddanego w najem długoterminowy oraz o zmianie lub ustaniu użytkowania pojazdu, a w konsekwencji na wprowadzaniu przekazanych danych do CEP. Zgodnie z procedowanymi przepisami, wykonywanie tych zadań nie wiąże się z uzyskiwaniem dodatkowego dochodu ze strony powiatów. Brak jest również stosownego oszacowania przewidywanego dodatkowego obciążenia starostw z tego tytułu, zarówno w uzasadnieniu projektu, jak i w OSR (wskazano jedynie: „*brak danych liczbowych w OSR*”), chociażby poprzez niepodjęcie nawet próby określenia liczby potencjalnych nowych zawiadomień. Należy także zauważyć, iż rzeczzone obciążenie będzie jeszcze dotkliwsze ze względu na treść art. 9 projektu, który nakazuje wykonanie obowiązku w odniesieniu do umów zawartych przed dniem wejścia ustawy w życie w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Poza wymiarem finansowym projektowane przepisy budzą wątpliwości co do sposobu wykonywania nowych zadań przez starostę. Istotnym jest, iż dane wprowadzane przez starostę mają kluczowe znaczenie, ponieważ zgodnie z proponowanymi art. 140aj ust. 1 i art. 140al ust. 1 p.r.d. mają stanowić podstawę ustalenia podmiotu, do którego kierowane będzie zawiadomienie o zarejestrowaniu naruszenia oraz adresu jego doręczenia. Poprawność i aktualność tych danych ma zatem bezpośredni wpływ na postępowania dotyczące odpowiedzialności administracyjnej i opłat. Tymczasem projekt nie rozstrzyga, kto odpowiada za prawidłowość danych przekazywanych do CEP oraz czy weryfikacja danych dokonywana przez starostę przy ich wprowadzaniu do ewidencji obejmuje także badanie treści umowy najmu, jej ważności oraz okresu obowiązywania. Starosta powinien zatem odpowiadać wyłącznie za prawidłowe wykonanie czynności ewidencyjnej, a nie za merytoryczną prawdziwość informacji przekazanych przez właściciela, który powinien ponosić odpowiedzialność za prawidłowość tych danych. Jeżeli jednak zamiarem ustawodawcy jest powierzenie staroście merytorycznej weryfikacji, jej zakres, podstawa dokumentacyjna, termin oraz tryb postępowania w razie danych niezgodnych powinny zostać w projekcie jednoznacznie określone. Nieuregulowany pozostaje także tryb korekty danych, które okażą się nieprawidłowe, w tym podmiot uprawniony do żądania korekty, organ właściwy, wymagane dokumenty oraz skutek korekty, zwłaszcza to, czy może ona obejmować okres poprzedzający jej zgłoszenie i jak wpływa na postępowanie prowadzone przez GITD.

Należy także zwrócić uwagę, że projekt wyznacza właścicielowi pojazdu terminy dokonania poszczególnych zawiadomień, jednakże nie określa takowych dla starosty w kwestii wprowadzenia danych do CEP. Odrębnym mankamentem jest brak jakiejkolwiek sankcji za niedopełnienie przez właściciela obowiązku

aktualizacji adresu do doręczeń w terminie 30 dni, o którym mowa w projektowanym art. 78 ust. 2d p.r.d., wobec czego zamierzony efekt w postaci rzetelności i aktualności danych gromadzonych w ewidencji może nie zostać osiągnięty.

Odrębnym źródłem dodatkowego obciążenia jest projektowana zmiana art. 80cc ust. 1 p.r.d., rozszerzająca krąg podmiotów uprawnionych do uzyskiwania danych z CEP o użytkownika pojazdu używanego na podstawie leasingu lub najmu długoterminowego. Rozwiązanie to zwiększy liczbę czynności wykonywanych przez wydziały komunikacji związanych z udostępnianiem danych, weryfikacją tożsamości oraz obsługą wniosków i informacji o niezgodnościach.

Podkreślenia wymaga, iż uzasadnienie projektu identyfikuje przy tym starostów jako organy realizujące nowe zadania i ponoszące wydatki, stwierdzając, że wejście przepisów w życie „*będzie wiązało się z koniecznością poniesienia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz jednostki samorządu terytorialnego (starostów) wydatków na dostosowanie systemów teleinformatycznych*”. Twierdzenie to nie znajduje jednak odzwierciedlenia w Ocenie Skutków Regulacji, która w punkcie 4 nie wymienia ani powiatów, ani miast na prawach powiatu, przypisując skutki oddziaływania projektu dot. zmian w systemach teleinformatycznych wyłącznie ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji oraz Centralnemu Ośrodkowi Informatyki, a w tabeli zawartej w punkcie 6 nie wykazuje żadnych wydatków w wierszu poświęconemu JST. Po stronie organu centralnego potrzeby zostały natomiast oszacowane szczegółowo, wraz ze wskazaniem źródeł finansowania. Projekt przekazuje zatem powiatom nowe zadania bez odpowiedniej zmiany w podziale dochodów publicznych, co pozostaje w sprzeczności z art. 167 ust. 1 i 4 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

2) Art. 1 pkt 4 ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 80bi ust. 1 p.r.d.

Postuluje się o przereformowanie projektowanego art. 80bi ust. 1 p.r.d. w taki sposób, aby zakres centralnego rejestru naruszeń obejmował wyłącznie pojazdy, którymi popełniono naruszenia i wobec których spełnione zostały przesłanki z projektowanego art. 80bi ust. 2.

Projektowany art. 80bi ust. 1 p.r.d. został sformułowany jako przepis o zakresie przedmiotowym rejestru obejmującym pojazdy „*zarejestrowane w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich albo w państwach niebędących państwami członkowskimi*”, a element ograniczający w postaci popełnienia naruszenia oraz warunków dotyczących upływu 60 dni i niezakończenia postępowania, pojawia się dopiero w projektowanym art. 80bi ust. 2 p.r.d. Redakcja ta pozwala odczytać przepis jako podstawę gromadzenia danych o wszystkich pojazdach zagranicznych, co nie odpowiada celowi projektu wskazanemu w uzasadnieniu i pozostaje w sprzeczności z zasadą proporcjonalności przetwarzania danych, na którą sam projektodawca powołuje się, uzasadniając automatyczne usuwanie danych po uregulowaniu należności.

3) Art. 1 pkt 4 ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 80bi ust. 1 p.r.d.

Postuluje się o uzupełnienie zakresu danych gromadzonych w centralnym rejestrze naruszeń o informację o wysokości należnej opłaty administracyjnej lub grzywny oraz o statusie jej wymagalności, obok przewidzianej w projektowanym art. 80bi ust. 3 pkt 7 p.r.d. informacji o należności pobranej lub uiszczonej.

Projektowany art. 80bi ust. 3 pkt 7 p.r.d. przewiduje zawarcie w rejestrze wyłącznie „*informacji o pobranej opłacie administracyjnej lub informacji o uiszczeniu grzywny*”. Rejestr nie odnotowuje zatem istnienia zobowiązania nieuiszczonego, mimo że jednocześnie ma zawierać chociażby informację o usunięciu pojazdu na parking strzeżony. Powstaje w ten sposób stan, w którym pojazd figuruje w rejestrze jako usunięty na parking, lecz brak jest danej o wysokości i wymagalności należności, której uiszczenie (zgodnie z projektowanym art. 129m ust. 9 p.r.d.) warunkuje jego zwrot. Uzupełnienie zakresu danych o wysokość i status należnej opłaty lub grzywny jest zatem niezbędne nie tylko dla powiązania pojazdu usuniętego na parking z warunkującą jego zwrot należnością, lecz przede wszystkim dla zapewnienia klarowności i wewnętrznej spójności regulacji. Rejestr powinien odzwierciedlać rzeczywisty stan sprawy na każdym jej etapie, a więc zawierać informację o tym, czy i w jakiej wysokości należność została w ogóle nałożona, czy jest wymagalna oraz czy została uregulowana.

4) Art. 1 pkt 8 lit. a) tiret pierwsze ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 129g ust. 2 pkt 1 p.r.d. Art. 1 pkt 9 lit. a) ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 129h ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1 p.r.d.

Postuluje się o wyjaśnienie celu rozszerzenia zakresu rejestrowanych i przetwarzanych obrazów oraz o ograniczenie tego zakresu do danych niezbędnych do ustalenia naruszenia i jego sprawcy, a także o przedstawienie oceny skutków tej zmiany w zakresie ochrony danych osobowych.

Projektowany art. 129g ust. 2 pkt 1 p.r.d. rozszerza zakres danych przetwarzanych przez stacjonarne urządzenia rejestrujące będące pod nadzorem ITD o „*wizerunek kierującego pojazdem oraz innych osób i pojazdów, jeżeli zostały one zarejestrowane*”, a projektowane art. 129h ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1 p.r.d. nakazują rejestrowanie obrazu naruszenia obejmującego „*obrazy wszystkich pojazdów znajdujących się w kadrze, w tym pojazdu, którym popełniono naruszenie, wraz z ich numerami rejestracyjnymi oraz wizerunkami osób znajdujących się w kadrze*”. Jest to istotne rozszerzenie przetwarzania danych osób i pojazdów niezwiązanych z naruszeniem, obejmujące pasażerów, pieszych i użytkowników innych pojazdów. Uzasadnienie projektu nie zawiera żadnego punktu poświęconego tej zmianie. Podobnie w OSR nie została przedstawiona ocena skutków w zakresie ochrony danych osobowych w związku z proponowanym brzmieniem rzeczzonej regulacji. Wprowadzanie tak istotnego rozszerzenia przetwarzania danych bez wskazania celu i bez przeprowadzenia testu proporcjonalności w tym zakresie jest niedopuszczalne.

5) Art. 1 pkt 9 lit. d) ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 129h ust. 5 p.r.d.

Postuluje się o odstąpienie od uchylecia art. 129h ust. 5 p.r.d. w części dotyczącej warunków lokalizacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących i obudów na te urządzenia w pasie drogowym oraz sposobu ich oznakowania, a także o wprowadzenie przepisu przejściowego utrzymującego w mocy dotychczasowy akt wykonawczy do czasu wydania nowego.

Projektowany przepis uchyla ust. 5 w art. 129h p.r.d., który zawiera delegację ustawową dla ministra właściwego ds. transportu obejmującą trzy materie: warunki lokalizacji urządzeń rejestrujących i obudów w pasie drogowym, sposób ich oznakowania z uwzględnieniem oddziaływania przewencyjnego oraz sposób dokonywania pomiarów, w tym uwzględnienia możliwości błędu kierowcy do 10 km/h włącznie. Projekt przenosi do ustawy jedynie trzeci element, w projektowanym art. 129g ust. 2a i 2b, pozostawiając materię lokalizacji i oznakowania bez regulacji, przy jednoczesnym utrzymaniu art. 129g ust. 2 pkt 3 p.r.d., przewidującego wnioskowanie ITD do zarządców dróg publicznych o instalację lub usunięcie urządzenia albo obudowy. Tym samym, wedle postanowień projektu, zarządcy dróg powiatowych mieliby rozpatrywać takie wnioski bez ustawowych kryteriów lokalizacyjnych i bez wymogów oznakowania, co skutkowałoby pozbawieniem ich argumentów w sporze o zasadność lokalizacji i osłabiałoby gwarancje uczestników ruchu. Uchylenie delegacji bez przepisu przejściowego prowadzi nadto do utraty mocy obowiązującej dotychczasowego rozporządzenia.

6) Art. 1 pkt 10 ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 129m ust. 7-9 p.r.d.

Postuluje się o kompleksowe dostosowanie art. 130a p.r.d. do nowej podstawy usunięcia pojazdu przewidzianej w projektowanym art. 129m ust. 7 p.r.d. poprzez dodanie tej przesłanki do art. 130a ust. 1 p.r.d., objęcie jej zakresem art. 130a ust. 4, 5c, 6, 6e, 10 i 10b oraz 10h p.r.d. Postuluje się nadto o zapewnienie powiatom podstawy do ustalenia i pobrania opłat za przechowywanie pojazdów usuwanych w tym trybie oraz do dochodzenia tych należności od podmiotu zobowiązanego, a także o oszacowanie tego obciążenia w OSR.

Artykuł 130a ust. 5c p.r.d., do którego odsyła projektowany art. 129m ust. 7 p.r.d., dotyczy pojazdów usuniętych „w przypadkach określonych w ust. 1–2 oraz art. 140a ust. 7”, a nowej przesłanki do tego wyliczenia nie dodano. W konsekwencji art. 130a ust. 6 p.r.d. nie daje radzie powiatu podstawy do ustalenia wysokości opłat, a ust. 6e nie przesądza, że stanowią one dochód własny powiatu. Ponadto, art. 130a ust. 10 p.r.d. nie pozwala staroście wystąpić o przepadek pojazdu nieodebranego, art. 130a ust. 10b p.r.d. nie pozwala przekazać pojazdu spoza Unii Europejskiej właściwemu naczelnikowi urzędu celno-skarbowego, zaś art. 130a ust. 10h p.r.d. nie daje podstawy staroście do wydania decyzji o zapłacie powstałych kosztów. Nie dostosowano także art. 130a ust. 4 p.r.d., który nie wymienia organów, którym projektowany art. 129m ust. 7 p.r.d. przyznaje kompetencję do usunięcia pojazdu, wobec czego jednostka prowadząca parking powiatowy właściwie nie będzie dysponowała podstawą prawną dla przyjęcia takiego pojazdu. Brak jest

także procedury potwierdzania przez GITD wypełnienia przez kierującego pojazdem obowiązku uiszczenia opłaty administracyjnej albo grzywny, co uniemożliwia staroście ustalenie, czy zostały spełnione warunki wydania pojazdu z parkingu strzeżonego. Podobny problem na kanwie projektowanej regulacji występuje w sytuacji, gdy uiszczono jedynie opłatę lub grzywnę, natomiast pojazd nadal nie został odebrany z parkingu strzeżonego – również w tym przypadku brak jest jednoznacznych przepisów określających dalszy tok postępowania.

Powstaje w ten sposób nowe zadanie powiatu pozbawione podstawy do pobrania opłat i pokrycia kosztów. Nowa przesłanka dotyczy wyłącznie pojazdów zarejestrowanych za granicą, w tym z państw trzecich, wobec których na tę chwilę brak jest skutecznego mechanizmu identyfikacji właściciela i egzekucji należności, a więc pojazdów w praktyce najczęściej nieodbieranych. Powiat będzie zatem ponosił koszty ich przechowywania bez realnej perspektywy ich odzyskania, przy braku podstawy do ustalenia opłat i przy nieoszacowaniu tego obciążenia w OSR. Sprowadza się to więc do dodatkowego oraz potencjalnie dotkliwego obciążenia JST szczebla powiatowego bez jednoczesnego przewidzenia jego adekwatnego finansowania ani przepisów umożliwiających jego właściwą realizację.

7) Art. 1 pkt 10 ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 129m ust. 9 p.r.d.

Abstrahując od zastrzeżeń sformułowanych w powyższej uwadze, wskazujemy, że projektowany art. 129m ust. 9 p.r.d. w zasadzie odtwarza konstrukcję, która w odniesieniu do art. 130a ust. 5c p.r.d. została uznana za niezgodną z art. 64 ust. 1 i 3 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 5 grudnia 2018 r., sygn. K 6/17, i utraciła moc z dniem 13 września 2019 r. w zakresie, w jakim przewidywała, że pojazd usunięty z drogi pozostaje na parkingu strzeżonym wyznaczonym przez starostę do czasu uiszczenia opłaty za jego usunięcie i parkowanie. Projekt odsyła do tego samego przepisu i powtarza ten sam mechanizm, uzależniając zwrot pojazdu od uprzedniego uiszczenia należności.

8) dodanie w ustawie zmieniającej w art. 1 pkt 10a dotyczącego zmiany Art. 130a p.r.d. poprzez dodanie ust. 6f i 6g

Proponuje się następujące brzmienie ust. 6f i 6g:

„6f. Opłaty, o których mowa w ust. 6, są wnoszone w dniu odbioru pojazdu lub w okresie 14 dni od dnia jego odbioru. Zasady, tryb oraz formę wnoszenia opłat określa starosta.

6g. W przypadku niewniesienia w terminie opłaty, o której mowa w ust. 6f, stosuje się odpowiednio przepisy ust. 10h.”

Wyrokiem z dnia 5 grudnia 2018 r., sygn. K 6/17, Trybunał Konstytucyjny uznał art. 130a ust. 5c ustawy za niezgodny z art. 64 ust. 1 i 3 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie, w jakim uzależniał on wydanie pojazdu z parkingu strzeżonego od uprzedniego uiszczenia opłaty za jego

usunięcie i parkowanie. Trybunał przesądził, że takie warunkowanie odbioru pojazdu stanowi nieproporcjonalne ograniczenie prawa własności, ponieważ ten sam cel, czyli zapewnienie powiatowi wpływów z opłat, można osiągnąć środkiem mniej dolegliwym, przez nałożenie obowiązku zapłaty w określonym terminie i dochodzenie należności w trybie egzekucji administracyjnej.

Na skutek derogacji zakwestionowanej normy w obowiązującym stanie prawnym powstała luka polegająca na braku ustawowego określenia terminu wniesienia opłaty za usunięcie i parkowanie oraz trybu jej dochodzenia w sytuacji, gdy właściciel odbiera pojazd — na co zwrócił uwagę sam Trybunał. Luka ta dotychczas nie została wypełniona, co rodzi po stronie organów rejestrujących realne trudności w skutecznym poborze opłat stanowiących dochód własny powiatu. Proponowane uregulowanie art. 130a ust. 6f i 6g p.r.d. realizuje wprost model rozwiązania wskazany przez TK jako konstytucyjnie dopuszczalny, gdyż tym sposobem wydanie pojazdu nie jest uzależnione od uprzedniego uiszczenia opłaty, lecz staje się ona płatna w dniu odbioru pojazdu albo w terminie 14 dni, a w razie jej niewniesienia podlega egzekucji w trybie administracyjnym.

Odesłanie w projektowanym art. 130a ust. 6g do ust. 10h p.r.d. nie stanowi przy tym powielenia istniejącej normy. Artykuł 130a ust. 10h p.r.d. reguluje bowiem odrębną należność, tj. koszty powstające w toku postępowania zmierzającego do przepadku pojazdu nieodebranego i jak podkreślił Trybunał, nie znajduje zastosowania w sytuacji, w której właściciel wyraża wolę odbioru pojazdu. Odesłanie do ust. 10h jest zatem wyłącznie zabiegiem techniki legislacyjnej, pozwalającym zastosować sprawdzony tryb decyzji starosty i egzekucji administracyjnej do nowej sytuacji, jaką jest odbiór pojazdu przez właściciela. Przyjęcie proponowanej zmiany jest niezbędne dla pełnego wykonania wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 5 grudnia 2018 r., sygn. K 6/17 oraz zapewnienia powiatom skutecznej i zgodnej z Konstytucją podstawy poboru opłat stanowiących ich dochód własny.

9) OSR

Postuluje się o uzupełnienie OSR w zakresie określającym podmioty, na które oddziałuje projekt o powiaty i miasta na prawach powiatu wraz z wyszczególnieniem oraz opisem nowych zadań starosty i oszacowaniem potrzeb kadrowych, finansowych i administracyjnych z nimi związanych. Wnosi się również o stosowne uzupełnienie OSR w przedmiocie wydatków oraz kosztów, jakie projekt wygeneruje po stronie JST, a także o wskazanie źródła finansowania nowych zadań.

Uzasadnienie projektu wprost stwierdza, że wejście przepisów w życie „*będzie wiązało się z koniecznością poniesienia przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz jednostki samorządu terytorialnego (starostów) wydatków na dostosowanie systemów teleinformatycznych*”, zaś w części dotyczącej *vacatio legis* stwierdzono, że okres ten ma umożliwić „*organom administracji publicznej, w szczególności Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego oraz starostom, przygotowania odpowiednich systemów teleinformatycznych i procedur niezbędnych do prawidłowego wykonywania nowych zadań*”. Należy jednak

podnieść, iż weryfikacja wskazanych twierdzeń z treścią OSR skutkuje postawieniem diagnozy w postaci niekonsekwencji projektodawcy. Punkt 4 OSR przypisuje bowiem skutki projektu, w tym informatyczne, wyłącznie organom administracji rządowej, pomijając powiaty, miasta na prawach powiatu i starostów, mimo że projektowany art. 78 ust. 2c, 2d, 4b i 4e p.r.d. adresuje zawiadomienia do starosty, a projektowany art. 129m ust. 7 i 9 p.r.d. odwołuje się do parkingu wyznaczonego przez starostę. Również w tabeli z punktu 6 OSR wiersze dotyczące wydatków, w tym wiersz „JST”, pozostawiono niewypełnione.

Taki stan rzeczy ukazuje widoczną asymetrię w kwestii rzetelnego określenia nowych zadań oraz ich finansowania względem administracji rządowej, po stronie, której szczegółowo oszacowano potrzeby kadrowe oraz koszty i określono źródło ich realizacji, a także jednostek samorządu terytorialnego wobec których nie podjęto nawet próby oszacowania koniecznego obciążenia administracyjnego ani kosztów związanych z prowadzeniem nowych zadań. Brak prawidłowego oraz klarownego sformułowania przez projektodawców skutków oddziaływania projektu na JST uniemożliwia rzetelną ocenę projektu.

9) Uwagi redakcyjne

- **Art. 1 pkt 8 ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 129g p.r.d.**

Proponuje się następujące brzmienie przepisu:

„7) w art. 129g:”

Wnosi się o korektę pominięcia punktu 7 w wyliczeniu zawartym w art. 1 projektu i jednocześnie o zmianę numeracji pozostałych punktów.

Artykuł 1 projektu zawiera wyliczenie obejmujące punkty od 1 do 6 oraz od 8 do 11, z pominięciem punktu 7, co stanowi oczywisty błąd numeracji wymagający sprostowania. Uporządkowania wymaga w związku z tym numeracja jednostek redakcyjnych w art. 1 projektu.

- **Art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 140aj ust. 2 pkt 5 lit. c) oraz pkt 6 lit. c) p.r.d.**

Proponuje się następujące brzmienie przepisu:

W obu jednostkach redakcyjnych termin „art. 129 ust. 2b” należy zastąpić zwrotem „129g ust. 2b” Projektowany art. 140aj ust. 2 pkt 5 lit. c) i pkt 6 lit. c) odsyłają do art. 129 ust. 2b p.r.d., podczas gdy zasady ustalania wartości przekroczenia dopuszczalnej prędkości określa projektowany art. 129g ust. 2b p.r.d.

- **Art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej w odniesieniu do Art. 140am i 140av p.r.d.**

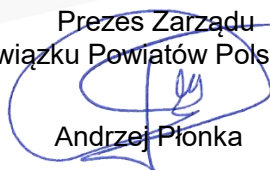
Postuluje się o usunięcie w obu przepisach oznaczenia oznaczającego ustęp 1.

W obu projektowanych przepisach, tj. art. 140am i art. 140av jednostki redakcyjne oznaczono jako ustęp 1, mimo iż brak jest ustępu 2.

Pragniemy również zaznaczyć, że z uwagi na oddziaływanie procedowanego projektu ustawy na jednostki samorządu terytorialnego, akt ten powinien również zostać przedłożony do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich



Andrzej Płonka