



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-166-09

Druk nr 2816

Warszawa, 17 lutego 2010 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw wraz z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Ustawa określa:

- 1) zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu;
- 2) zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu;
- 3) wymagania w stosunku do osób kierujących pojazdami i innych uczestników tego ruchu;
- 4) zasady i warunki kontroli ruchu drogowego.

2. W zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestnika ruchu przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się poza miejscami wymienionymi w ust. 1 pkt 1.”;

2) w art. 2:

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a i 1b w brzmieniu:

„1a) droga publiczna – droga określona w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.³⁾),

1b) droga wewnętrzna – droga w rozumieniu art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

b) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) skrzyżowanie – przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową lub stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze oraz z drogą wewnętrzną;”;

c) po pkt 16 dodaje się pkt 16a w brzmieniu:

„16a) strefa ruchu – obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;”;

3) w art. 10:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wojewoda sprawuje nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach:

a) wojewódzkich,

b) powiatowych,

c) gminnych,

d) publicznych położonych w miastach na prawach powiatu i w mieście stołecznym Warszawie,

e) wewnętrznych położonych w strefach ruchu lub strefach zamieszkania.”;

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.”;

c) dodaje się ust. 13 w brzmieniu:

„13. Podmioty zarządzające drogami, o których mowa w ust. 7, ustalając organizację ruchu na tych drogach stosują znaki i sygnały drogowe oraz zasady ich umieszczania wynikające z ustawy i jej przepisów wykonawczych. Koszt ustawienia oznakowania drogi ponosi podmiot zarządzający ruchem na drodze.”;

4) w art. 80b:

a) w ust. 1 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) markę, typ, model, wariant i wersję,”

b) w ust. 1a w pkt 1:

– lit. l otrzymuje brzmienie:

„l) rodzaje paliwa,”

– lit. p otrzymuje brzmienie:

„p) wartości uśrednione emisji CO₂ dla każdego rodzaju paliwa z wymienionych w lit. l,”

– dodaje się lit. t – v w brzmieniu:

„t) nazwę producenta,

u) rozstaw osi,

v) rozstaw kół (wartość maksymalna, średnia i minimalna);”

c) w ust. 1b dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) w ust. 1a pkt 1 lit. u i lit. v – gromadzi się wyłącznie dla samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Wspólnoty Europejskiej, których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Wspólnoty lub które były zarejestrowane po raz pierwszy poza terytorium Wspólnoty w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją na terytorium Wspólnoty.”;

5) w art. 80c po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Dane lub informacje zgromadzone w ewidencji mogą być udostępniane podmiotom zagranicznym w celu wypełnienia postanowień ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, wykonania aktu prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem. Tryb i sposób udostępniania danych określają ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, akty prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem lub porozumienia zawarte pomiędzy właściwymi ministrami państw członkowskich Unii Europejskiej.”;

6) w art. 80d w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dla podmiotów, o których mowa w art. 80c ust. 1 – 3 i ust. 7a – nieodpłatnie;”;

7) w art. 100c dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Dane lub informacje zgromadzone w ewidencji mogą być udostępniane podmiotom zagranicznym w celu wypełnienia postanowień ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, wykonania aktu prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem. Tryb i sposób udostępniania danych określają ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, akty prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem lub porozumienia zawarte pomiędzy właściwymi ministrami państw członkowskich Unii Europejskiej.”;

8) w art. 100d w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dla podmiotów, o których mowa w art. 100c ust. 1, 2 i ust. 6 – nieodpłatnie;”;

9) w art. 130a:

a) w ust. 1:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przekroczenia wymiarów, dopuszczalnej masy całkowitej lub nacisku osi określonych w przepisach ruchu drogowego, chyba że istnieje możliwość skierowania pojazdu na pobliską drogę, na której dopuszczalny jest ruch takiego pojazdu.”,

– dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

„4) pozostawienia pojazdu nieoznakowanego kartą parkingową w miejscu przeznaczonym dla pojazdu osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej oraz osób wymienionych w art. 8 ust. 2;

5) pozostawienia pojazdu w miejscu obowiązywania znaku wskazującego, że zaparkowany pojazd zostanie usunięty na koszt właściciela.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Od usunięcia pojazdu odstępuje się, jeżeli przed wydaniem dyspozycji usunięcia pojazdu lub w trakcie usuwania ustaną przyczyny jego usunięcia. Jeżeli wydanie dyspozycji usunięcia pojazdu w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lub 2, spowodowało powstanie kosztów, do ich pokrycia jest obowiązany właściciel pojazdu.”,

c) w ust. 4:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Dyspozycję przemieszczenia lub usunięcia pojazdu z drogi wydaje:”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) strażnik gminny (miejski) – w sytuacji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5,”,

d) uchyla się ust. 5a i 5b,

e) ust. 5c otrzymuje brzmienie:

„5c. Pojazd usunięty z drogi w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lub 2, umieszcza się na parkingu strzeżonym do czasu uiszczenia opłat za jego usunięcie i przechowywanie.”,

f) uchyla się ust. 5d i 5e,

g) po ust. 5e dodaje się ust. 5f w brzmieniu:

„5f. Usuwanie pojazdów oraz prowadzenie parkingu strzeżonego dla pojazdów usuniętych w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lub 2, należy do zadań własnych powiatu. Starosta realizuje te zadania przy pomocy powiatowych jednostek organizacyjnych lub powierza ich wykonywanie zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych.”,

h) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Rada powiatu, biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz koszty usuwania i przechowywania pojazdów na obszarze danego powiatu, ustala corocznie, w drodze uchwały, wysokość opłat, o których mowa w ust. 5c, oraz wysokość kosztów,

o których mowa w ust. 2a. Wysokość kosztów, o których mowa w ust. 2a, nie może być wyższa niż maksymalna kwota opłat za usunięcie pojazdu, o których mowa w ust. 6a.”,

i) po ust. 6 dodaje się ust. 6a – 6e w brzmieniu:

„6a. Ustala się maksymalną wysokość stawek kwotowych opłat, o których mowa w ust. 5c:

- a) rower lub motorower – za usunięcie – 200 zł; za każdą dobę przechowywania – 15 zł,
- b) motocykl – za usunięcie – 350 zł; za każdą dobę przechowywania – 22 zł,
- c) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t – za usunięcie – 440 zł; za każdą dobę przechowywania – 33 zł,
- d) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t do 7,5 t – za usunięcie – 550 zł; za każdą dobę przechowywania – 45 zł,
- e) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 t do 16 t – za usunięcie – 780 zł; za każdą dobę przechowywania – 65 zł,
- f) pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 t – za usunięcie – 1150 zł; za każdą dobę przechowywania – 120 zł,
- g) pojazd przewożący materiały niebezpieczne – za usunięcie – 1400 zł; za każdą dobę przechowywania – 180 zł.

6b. Maksymalne stawki opłat określone w ust. 6a, obowiązujące w danym roku kalendarzowym ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym

wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszego półrocza roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

- 6c. Na każdy rok kalendarzowy minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” maksymalne stawki opłat, o których mowa w ust. 6a, z uwzględnieniem zasady określonej w ust. 6b, zaokrąglając je w górę do pełnych złotych.
- 6d. Wskaźnik cen, o którym mowa w ust. 6b, ustala się na podstawie komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, w terminie 20 dni od dnia jego ogłoszenia.
- 6e. Opłaty, o których mowa w ust. 6, stanowią dochód własny powiatu.”,
- j) ust. 10 otrzymuje brzmienie:
 - „10. Starosta w stosunku do pojazdu usuniętego z drogi, w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2, występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie jego przepadku na rzecz powiatu, jeżeli prawidłowo powiadomiony właściciel lub osoba uprawniona nie odebrała pojazdu w terminie 3 miesięcy od dnia jego usunięcia, z zastrzeżeniem ust. 10a.”,
- k) po ust. 10 dodaje się ust. 10a – 10k w brzmieniu:

- „10a. Jeżeli pojazd usunięty w przypadkach określonych w ust. 1 lub 2 nie jest zarejestrowany w żadnym z państw członkowskich Unii Europejskiej, przekazuje się go właściwemu miejscowo naczelnikowi urzędu celnego w celu uregulowania jego sytuacji zgodnie z przepisami prawa celnego.
- 10b. Przepisu ust. 10 nie stosuje się, gdy okoliczności wskazują, że nieodebranie pojazdu nastąpiło z przyczyn niezależnych od właściciela lub osoby uprawnionej.
- 10c. Przepis ust. 10 stosuje się odpowiednio, gdy w terminie 4 miesięcy od dnia usunięcia pojazdu nie został ustalony jego właściciel lub osoba uprawniona do jego odbioru, mimo że w jej poszukiwaniu dołożono należytej staranności.
- 10d. W sprawach o przepadek pojazdu sąd stwierdza, czy zostały spełnione wszystkie przesłanki niezbędne do orzeczenia przepadku, a w szczególności, czy usunięcie pojazdu było zasadne i czy w poszukiwaniu osoby uprawnionej do jego odbioru, dołożono należytej staranności oraz czy orzeczenie przepadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego.
- 10e. Do wykonania orzeczenia sądu o przepadku pojazdu jest obowiązany starosta. Wykonanie orzeczenia następuje w trybie i na zasadach określonych w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji z uwzględnieniem przepisów niniejszej ustawy.

- 10f. Jednostka prowadząca parking strzeżony, w przypadku nieodebrania pojazdu z parkingu w terminie określonym w ust. 10, powiadamia o tym fakcie właściwego miejscowo starostę oraz podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu nie później niż trzeciego dnia od dnia upływu tego terminu.
- 10g. Koszty związane z usuwaniem, przechowywaniem, oszacowaniem, sprzedażą lub zniszczeniem pojazdu powstałe od momentu wydania dyspozycji jego usunięcia do zakończenia postępowania ponosi osoba będąca właścicielem tego pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 10c i 10h. Decyzję o zapłacie tych kosztów wydaje starosta.
- 10h. Jeżeli w chwili usunięcia pojazd znajdował się we władaniu osoby dysponującej nim na podstawie innego niż własność tytułu prawnego, osoba ta jest zobowiązana solidarnie do pokrycia kosztów, o których mowa w ust. 10g.
- 10i. W przypadku gdy zobowiązany decyzją, o której mowa w ust. 10g, w terminie 30 dni od dnia, w którym stała się ostateczna, nie dokona uiszczenia należności, właściwy miejscowo naczelnik urzędu skarbowego przeprowadzi ich egzekucję w trybie i na zasadach określonych w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Do należności tych dolicza się ustawowe odsetki za zwłokę.

10j. Decyzji, o której mowa w ust. 10g, nie wydaje się, jeżeli od uprawomocnienia się orzeczenia sądu o przepadku pojazdu upłynęło 5 lat.

10k. Egzekucji, o której mowa w ust. 10i, nie wszczyna się, a wszczętą umarza, jeżeli od dnia doręczenia ostatecznej decyzji, o której mowa w ust. 10g, upłynęło 5 lat.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. Nr 43, poz. 296, z późn. zm.⁴⁾) w części pierwszej w księdze drugiej w tytule II w dziale III rozdział 2a otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 2a. Przepadek rzeczy

Oddział 1. Przepadek rzeczy na podstawie prawa celnego

Art. 610¹. § 1. Przepisy niniejszego oddziału stosuje się w sprawach o przepadek rzeczy będących towarami, które na podstawie przepisów prawa celnego podlegają przepadkowi.

§ 2. W sprawach, o których mowa w § 1, właściwy jest sąd miejsca zajęcia lub zatrzymania rzeczy będących towarami przez organ celny.

Art. 610². § 1. Postępowanie wszczyna się na wniosek organu celnego. Do wniosku dołącza się protokół z pouczenia o obowiązku wskazania w Polsce pełnomocnika do doręczeń oraz o skutkach niedopełnienia tego obowiązku, jeżeli protokół taki został sporządzony.

§ 2. Organ celny może domagać się w jednym wniosku orzeczenia przepadku rzeczy będących towarami zajętymi lub zatrzymanymi w tych samych okolicznościach faktycznych, jeżeli ponadto sąd jest właściwy dla każdej sprawy.

Art. 610³. Uczestnikowi zamieszkałemu za granicą, który w postępowaniu w sprawach celnych nie ustanowił pełnomocnika do prowadzenia sprawy zamieszkałego w Polsce, ani nie wskazał w Polsce pełnomocnika do doręczeń, przeznaczone dla niego pisma sądowe pozostawia się w aktach sprawy ze skutkiem doręczenia. W razie ustanowienia pełnomocnika do prowadzenia sprawy zamieszkałego

w Polsce, który nie może być pełnomocnikiem procesowym, jego ustanowienie uważa się za wskazanie pełnomocnika do doręczeń.

Art. 610⁴. Wyznaczenie rozprawy zależy od uznania sądu.

Art. 610⁵. Do wykonania orzeczenia o przepadku towaru jest obowiązany właściwy organ celny. Wykonanie orzeczenia następuje w trybie i na zasadach określonych w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, z uwzględnieniem przepisów prawa celnego.

Oddział 2. Przepadek pojazdów

Art. 610⁶. § 1. Przepisy niniejszego oddziału stosuje się w sprawach o przepadek pojazdów, które na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym podlegają przepadkowi na rzecz powiatu.

§ 2. W sprawach, o których mowa w § 1, właściwy jest sąd dla miejsca, z którego usunięto pojazd.

§ 3. Sprawy, o których mowa w § 1, są rozpoznawane na posiedzeniu niejawnym, chyba że sąd postanowi inaczej.

Art. 610⁷. § 1. Postępowanie wszczyna się na wniosek starosty.

§ 2. Starosta może domagać się w jednym wniosku orzeczenia przepadku pojazdów usuniętych w tych samych okolicznościach faktycznych, jeżeli ponadto sąd jest właściwy dla każdej sprawy.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.⁵⁾) art. 174 otrzymuje brzmienie:

„Art. 174. Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, rozciągnąć stosowanie w całości lub w części przepisów działu II rozdziału 6 w zakresie przechowywania, oszacowania i sprzedaży zajętych ruchomości na określone ruchomości, które stały się własnością Skarbu Państwa albo powiatu na podstawie przepisów o likwidacji mienia, o przepadku mienia, z tytułu spadków lub z innych tytułów

albo gdy Skarb Państwa na podstawie szczególnych przepisów jest upoważniony do sprzedaży cudzej ruchomości. Rozporządzenie to w szczególności określi przypadki, w których może nastąpić nieodpłatne przekazanie ruchomości przez Skarb Państwa albo powiat lub ich niszczenie, a także sposób rozliczania wydatków związanych z przechowywaniem lub sprzedażą ruchomości niestanowiących własności Skarbu Państwa.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2007 r. Nr 109, poz. 756, Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 141, poz. 888 oraz z 2009 r. Nr 190, poz. 1474) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 85 dodaje się art. 85a w brzmieniu:

„Art. 85a. § 1. Kto narusza przepisy dotyczące sposobu znakowania dróg wewnętrznych, podlega karze grzywny.

§ 2. Tej samej karze za czyn określony w § 1 podlega ten, kto zlecił wadliwe dokonanie tej czynności.”;

2) w art. 86 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny.”;

3) w art. 87 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Kto, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do 14 dni albo grzywny.”;

4) art. 88 otrzymuje brzmienie:

„Art. 88. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd bez wymaganych przepisami

światel lub pozostawia pojazd bez wymaganego przepisami oświetlenia, podlega karze grzywny.”;

5) art. 90 otrzymuje brzmienie:

„Art. 90. Kto tamuje lub utrudnia ruch na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, podlega karze grzywny albo karze nagany.”;

6) art. 94 otrzymuje brzmienie:

„Art. 94. § 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd, nie mając do tego uprawnienia, podlega karze grzywny.

§ 2. Tej samej karze podlega, kto prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazd pomimo braku dopuszczenia pojazdu do ruchu.”;

7) w art. 96 § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. Właściciel, posiadacz, użytkownik lub prowadzący pojazd, który na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu:

- 1) dopuszcza do prowadzenia pojazdu osobę niemającą sprawności fizycznej lub psychicznej w stopniu umożliwiającym należyte prowadzenie pojazdu,
- 2) dopuszcza do prowadzenia pojazdu osobę niemającą wymaganych uprawnień,
- 3) dopuszcza do prowadzenia pojazdu osobę znajdującą się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka,
- 4) dopuszcza pojazd do jazdy pomimo braku wymaganych dokumentów stwierdzających dopuszczenie pojazdu do ruchu,

5) dopuszcza pojazd do jazdy, pomimo że pojazd nie jest należycie zaopatrzony w wymagane urządzenia i przyrządy albo pomimo że nie nadają się one do spełnienia swego przeznaczenia,

6) dopuszcza do korzystania z pojazdu samochodowego w sposób niezgodny z jego przeznaczeniem,

podlega karze grzywny.”;

8) art. 97 otrzymuje brzmienie:

„Art. 97. Uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciel lub posiadacz pojazdu, który wykracza przeciwko innym przepisom ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾),

podlega karze grzywny do 3 000 złotych albo karze nagany.”;

9) art. 98 otrzymuje brzmienie:

„Art. 98. Kto, prowadząc pojazd poza drogą publiczną, strefą zamieszkania lub strefą ruchu, nie zachowuje należytej ostrożności, czym zagraża bezpieczeństwu innej osoby, podlega karze grzywny albo karze nagany.”;

10) w art. 99 w § 1 uchyla się pkt 1 i 4.

Art. 5. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.³⁾) w art. 8 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych są drogami wewnętrznymi.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 178a § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd niż określony w § 1, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku.”;

2) art. 179 otrzymuje brzmienie:

„Art. 179. Kto wbrew szczególnemu obowiązkowi dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny albo inny pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym lub dopuszcza do prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod wpływem środka odurzającego lub osobę nie posiadającą wymaganych uprawnień, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.⁷⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 400k w ust. 2 w pkt 4 po lit. g dodaje się lit. h w brzmieniu:

„h) powiatach, które uzyskały dofinansowanie w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji”;

2) w art. 401c w ust. 9 po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) dofinansowanie powiatów w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nabytych w drodze przepadku

w trybie art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.
– Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108,
poz. 908, z późn. zm.²⁾).”.

Art. 8. 1. Jednostki usuwające pojazdy oraz jednostki prowadzące parkingi strzeżone wyznaczone na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy realizują swoje zadania przez okres, na jaki zostały do tego wyznaczone.

2. W przypadku gdy okres, na jaki została wyznaczona jednostka usuwająca pojazdy lub jednostka prowadząca parking strzeżony upływa przed terminem 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, starosta może wyznaczyć jednostkę usuwającą pojazdy oraz jednostkę prowadzącą parking strzeżony, na podstawie przepisów dotychczasowych, na czas określony, nie dłuższy niż do upływu 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 9. W przypadku pojazdów, które zostały usunięte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i do tego dnia nie zostały odebrane z parkingu strzeżonego przez uprawnioną osobę, termin określony w art. 130a ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, po upływie którego starosta występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie przepadku pojazdu, biegnie w dalszym ciągu od dnia usunięcia pojazdu.

Art. 10. 1. W przypadkach, w których bieg terminu określonego w art. 130a ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1, rozpoczął się i nie zakończył przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przepadek pojazdów orzeka się na rzecz powiatu.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, jednostka prowadząca parking strzeżony po upływie 6 miesięcy od dnia usunięcia pojazdu, powiadamia o jego nieodebraniu właściwego starostę oraz podmiot, który wydał dyspozycję usunięcia pojazdu.

Art. 11. 1. Postępowania w sprawach przejęcia na rzecz Skarbu Państwa własności pojazdów nieodebranych przez uprawnione osoby w terminie określonym w art. 130a ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1, niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy umarza się, a sprawy przekazuje właściwym starostom. Przepis art. 10 stosuje się odpowiednio.

2. W przypadkach, w których termin określony w art. 130a ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1, upłynął przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i nie zostało wszczęte postępowanie w sprawie przejęcia własności pojazdu na rzecz Skarbu Państwa, przepis art. 10 stosuje się odpowiednio.

Art. 12. Skarb Państwa ponosi koszty przechowywania pojazdów, które powstały po upływie terminu, o którym mowa w art. 130a ust. 10 ustawy zmienianej w art. 1, do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wobec pojazdów, których 6-miesięczny termin od dnia ich usunięcia upłynął w okresie od dnia 11 czerwca 2009 r. do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 13. Podmioty zarządzające drogami, o których mowa w art. 10 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, dostosują oznakowanie dróg, na których zarządzają ruchem do wymagań wynikających z przepisów ustawy, o której mowa w art. 1, w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 14. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 174 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 174 ustawy, o której mowa w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 1 pkt 9 lit. d – i, które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia;

2) art. 4 pkt 1, który wchodzi w życie po upływie 24 miesięcy od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny oraz ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

W zakresie swojej regulacji niniejsza ustawa umożliwia wykonanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 1).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136, Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1965 r. Nr 15, poz. 113, z 1974 r. Nr 27, poz. 157 i Nr 39, poz. 231, z 1975 r. Nr 45, poz. 234, z 1982 r. Nr 11, poz. 82 i Nr 30, poz. 210, z 1983 r. Nr 5, poz. 33, z 1984 r. Nr 45, poz. 241 i 242, z 1985 r. Nr 20, poz. 86, z 1987 r. Nr 21, poz. 123, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 4, poz. 21 i Nr 33, poz. 175, z 1990 r. Nr 14, poz. 88, Nr 34, poz. 198, Nr 53, poz. 306, Nr 55, poz. 318 i Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 7, poz. 24, Nr 22, poz. 92 i Nr 115, poz. 496, z 1993 r. Nr 12, poz. 53, z 1994 r. Nr 105, poz. 509, z 1995 r. Nr 83, poz. 417, z 1996 r. Nr 24, poz. 110, Nr 43, poz. 189, Nr 73, poz. 350 i Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 43, poz. 270, Nr 54, poz. 348, Nr 75, poz. 471, Nr 102, poz. 643, Nr 117, poz. 752, Nr 121, poz. 769 i 770, Nr 133, poz. 882, Nr 139, poz. 934, Nr 140, poz. 940 i Nr 141, poz. 944, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 117, poz. 757, z 1999 r. Nr 52, poz. 532, z 2000 r. Nr 22, poz. 269 i 271, Nr 48, poz. 552 i 554, Nr 55, poz. 665, Nr 73, poz. 852, Nr 94, poz. 1037, Nr 114, poz. 1191 i 1193 i Nr 122, poz. 1314, 1319 i 1322, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 49, poz. 508, Nr 63, poz. 635, Nr 98, poz. 1069, 1070 i 1071, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1368 i Nr 138, poz. 1546, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 26, poz. 265, Nr 74, poz. 676, Nr 84, poz. 764, Nr 126, poz. 1069 i 1070, Nr 129, poz. 1102, Nr 153, poz. 1271, Nr 219, poz. 1849 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 41, poz. 360, Nr 42, poz. 363, Nr 60, poz. 535, Nr 109, poz. 1035, Nr 119, poz. 1121, Nr 130, poz. 1188, Nr 139, poz. 1323, Nr 199, poz. 1939 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 9, poz. 75, Nr 11, poz. 101, Nr 68, poz. 623, Nr 91, poz. 871, Nr 93, poz. 891, Nr 121, poz. 1264, Nr 162, poz. 1691, Nr 169, poz. 1783, Nr 172, poz. 1804, Nr 204, poz. 2091, Nr 210, poz. 2135, Nr 236, poz. 2356 i Nr 237, poz. 2384, z 2005 r. Nr 13, poz. 98, Nr 22, poz. 185, Nr 86, poz. 732, Nr 122, poz. 1024, Nr 143, poz. 1199, Nr 150, poz. 1239, Nr 167, poz. 1398, Nr 169, poz. 1413 i 1417, Nr 172, poz. 1438, Nr 178, poz. 1478, Nr 183, poz. 1538, Nr 264, poz. 2205 i Nr 267, poz. 2258, z 2006 r. Nr 12, poz. 66, Nr 66, poz. 466, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 186, poz. 1379, Nr 208, poz. 1537 i 1540, Nr 226, poz. 1656 i Nr 235, poz. 1699, z 2007 r. Nr 7, poz. 58, Nr 47, poz. 319, Nr 50, poz. 331, Nr 99, poz. 662, Nr 106, poz. 731, Nr 112, poz. 766 i 769, Nr 115, poz. 794, Nr 121, poz. 831, Nr 123, poz. 849, Nr 176, poz. 1243, Nr 181, poz. 1287, Nr 192, poz. 1378 i Nr 247, poz. 1845, z 2008 r. Nr 59, poz. 367, Nr 96, poz. 609 i 619, Nr 110, poz. 706, Nr 116, poz. 731, Nr 119, poz. 772, Nr 120, poz. 779, Nr 122, poz. 796, Nr 171, poz. 1056, Nr 220, poz. 1431, Nr 228, poz. 1507, Nr 231, poz. 1547 i Nr 234, poz. 1571 oraz z 2009 r. Nr 26, poz. 156, Nr 69, poz. 592 i 593 i Nr 216, poz. 1676.

-
- ⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 157, poz. 1119 i Nr 187, poz. 1381, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 115, poz. 794, Nr 176, poz. 1243 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 209, poz. 1318 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 39, poz. 308, Nr 157, poz. 1241 i Nr 201, poz. 1540.
- ⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 128, poz. 840, z 1999 r. Nr 64, poz. 729 i Nr 83, poz. 931, z 2000 r. Nr 48, poz. 548, Nr 93, poz. 1027 i Nr 116, poz. 1216, z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, z 2003 r. Nr 111, poz. 1061, Nr 121, poz. 1142, Nr 179, poz. 1750, Nr 199, poz. 1935 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 25, poz. 219, Nr 69, poz. 626, Nr 93, poz. 889 i Nr 243, poz. 2426, z 2005 r. Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 132, poz. 1109, Nr 163, poz. 1363, Nr 178, poz. 1479 i Nr 180, poz. 1493, z 2006 r. Nr 190, poz. 1409, Nr 218, poz. 1592 i Nr 226, poz. 1648, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 123, poz. 850, Nr 124, poz. 859 i Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 90, poz. 560, Nr 122, poz. 782, Nr 171, poz. 1056, Nr 173, poz. 1080 i Nr 214 poz. 1344 oraz z 2009 r. Nr 62, poz. 504, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323, Nr 190, poz. 1474 i Nr 201, poz. 1540.
- ⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 111, poz. 708, Nr 138, poz. 865, Nr 154, poz. 958, Nr 171, poz. 1056, Nr 199, poz. 1227, Nr 223, poz. 1464 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100, Nr 20, poz. 106, Nr 79, poz. 666, Nr 130, poz. 1070 i Nr 215, poz. 1664.

U Z A S A D N I E N I E

Niniejszy projekt ustawy ma na celu realizację wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 3 czerwca 2008 r. (sygn. akt P 4/06) stwierdzającego niezgodność art. 130a ust. 10 i art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej. Projekt zakłada również nowelizację ustaw mającą na celu wprowadzenie stosowania przepisów ruchu drogowego na wybranych drogach wewnętrznych – położonych w nowo utworzonych oznakowanych strefach ruchu. W zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestnika ruchu, ustawa będzie stosowana również na drogach innych niż publiczne, oznakowane jako strefy ruchu i strefy zamieszkania. Celem ustawy jest także doprecyzowanie przepisów dotyczących usuwania pojazdów na koszt właściciela. Ponadto projekt zakłada zmiany mające na celu zapewnienie pełnej realizacji obowiązków nakładanych przez Unię Europejską na państwa członkowskie, związanych z koniecznością przekazywania do Komisji informacji o emisji CO₂ pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nałożony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającym normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 1).

I. Drogi wewnętrzne – stan obecny

Zakres obowiązywania ustawy – Prawo o ruchu drogowym określa art. 1 ustawy, ściśle powiązany z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, która określa status poszczególnych dróg. Jest to kwestia istotna ze względu na fakt, że od statusu drogi zależy także dość często pierwszeństwo przejazdu (wyjeżdżający z drogi niepublicznej na drogę publiczną jest włączającym się do ruchu w rozumieniu art. 17 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a tym samym obowiązany jest ustąpić pierwszeństwa jadącemu drogą publiczną).

Warunkiem uznania drogi za publiczną jest zaliczenie jej do jednej z następujących kategorii:

- 1) drogi krajowej,

- 2) drogi wojewódzkiej,
- 3) drogi powiatowej,
- 4) drogi gminnej.

Drogi publicznej nie należy utożsamiać z jej ogólnodostępnością, bowiem ogólnodostępne drogi wewnętrzne nie są drogami publicznymi w rozumieniu ww. przepisów.

Najczęściej place i drogi dojazdowe do budynków na terenie osiedli mieszkaniowych nie należą do dróg publicznych w rozumieniu ustawy i z mocy prawa są drogami wewnętrznymi. Z art. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wynika, że w odniesieniu do uczestników ruchu na drogach publicznych oraz na tych drogach niepublicznych, które leżą w strefie zamieszkania, zastosowanie mają wszystkie przepisy. Zatem może zaistnieć sytuacja, że droga wewnętrzna będzie leżała w strefie zamieszkania i wówczas taki dualizm powoduje, że do ruchu odbywającego się tam będą miały zastosowanie wszystkie przepisy włącznie z normami sankcyjnymi zawartymi w kodeksie wykroczeń.

Niejednokrotnie w praktyce, ustalenie na miejscu wypadku drogowego statusu drogi jest problematyczne nie tylko dla uczestników zdarzenia, ale również dla wezwanych policjantów. Ma to miejsce przede wszystkim na obszarach miejskich, gdzie drogi gminne niewiele różnią się od dróg wewnętrznych, bowiem te ostatnie nie zawsze są oznaczone odpowiednimi tablicami. Wówczas zachodzi konieczność ustalenia, czy uchwałą rady gminy drodze nadano status drogi gminnej. Status drogi wewnętrznej nie zależy od tego, czy jest ona oznaczona odpowiednimi tablicami.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy o drogach publicznych, drogami wewnętrznymi są drogi niezaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych, a w szczególności:

- drogi w osiedlach mieszkaniowych,
- drogi dojazdowe do gruntów rolnych i leśnych,
- drogi dojazdowe do obiektów użytkowanych przez przedsiębiorców,
- place przed dworcami kolejowymi, autobusowymi i portami.

Utrzymanie i oznakowanie dróg wewnętrznych, a także zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu, przez który droga przebiega, a w razie jego braku – do właściciela terenu.

Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi, jak również utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych miejsc, należy do zarządcy drogi publicznej. Początek drogi wewnętrznej oznaczony

może być znakiem drogowym D-46 „droga wewnętrzna”. Wyjazd z drogi wewnętrznej na drogę publiczną oznaczony może być znakiem D-47 „koniec drogi wewnętrznej”.

Zarządca (właściciel terenu) drogi wewnętrznej ma prawo umieszczać na niej znaki i sygnały drogowe o wzorach stosowanych na drogach publicznych; teoretycznie może również wprowadzić regulamin korzystania z dróg wewnętrznych. Oznakowanie, regulamin czy też tablice o treści „na terenie stosuje się przepisy kodeksu drogowego” mają dziś jednak charakter iluzoryczny i niestosowanie się do nich, o ile nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu, nie stanowi podstawy do karania mandatem. Dlatego też poza drogami publicznymi Policja oraz Straż Miejska posiadają dość ograniczone uprawnienia, jeżeli chodzi o karanie kierowców.

Postawiony na drodze wewnętrznej znak „B-35” (zakaz postoju) w zasadzie nie daje policjantowi uprawnień do ukarania kierowcy mandatem, bowiem ten dopuścił się naruszenia normy porządkowej ustanowionej przez zarządcę (właściciela terenu).

Na drogach niepublicznych, położonych poza strefą zamieszkania przymus stosowania ustawy jest ograniczony jedynie do sytuacji, w których rozstrzygają się kwestie bezpieczeństwa osób uczestniczących w ruchu. Konieczność „uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa” odnosi się do sytuacji, w której niebezpieczeństwo jest realne (w danym momencie istnieje lub w każdej chwili, w danych okolicznościach, może nastąpić), a nie hipotetyczne, które może nastąpić w bliżej nieokreślonej przyszłości.

Dlatego też poza drogą publiczną i strefą zamieszkania nie będzie miał zastosowania np. art. 38 ustawy – Prawo o ruchu drogowym nakazujący kierującemu pojazdem posiadanie przy sobie odpowiednich dokumentów (a nawet obowiązek posiadania uprawnień w ogóle), art. 39 nakazujący używanie pasów bezpieczeństwa, przepisy o zatrzymaniu i postoju pojazdów (chyba że pojazd, ze względu na miejsce i sposób unieruchomienia, powoduje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa), czy też przepisy o dopuszczalnej prędkości.

Pełne zastosowanie będą miały natomiast przepisy regulujące relacje pomiędzy uczestnikami ruchu, np. dotyczące pierwszeństwa przejazdu, prędkości bezpiecznej lub zakazujące wchodzenia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd.

Art. 98 Kodeksu wykroczeń, w części dotyczącej „niestosowania się do przepisów obowiązujących na drogach wewnętrznych” jest dziś praktycznie przepisem martwym, bowiem odnosi się do przepisów w rozumieniu art. 87 Konstytucji (czyli ustaw i rozporządzeń), a nie do „przepisów” ustanowionych przez właściciela terenu. Obecna treść

art. 98 K.w. została wprowadzona w czasie, gdy na podstawie obowiązującego ówczesnie art. 11 ust. 2 ustawy o drogach publicznych Rada Ministrów w dniu 24 stycznia 1986 r. wydała rozporządzenie w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o drogach publicznych. W rozdziale 5 „Zasady zarządzania i finansowania oraz oznakowania dróg wewnętrznych” uregulowane były m.in. kwestie dotyczące porządku ruchu na tych drogach. Jednakże, z dniem 1 stycznia 1999 r., art. 52 pkt 8 ustawy z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej, w związku z reformą ustrojową państwa, uchylił delegację zawartą w art. 11 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, a tym samym wspomniane rozporządzenie, w części dotyczącej dróg wewnętrznych, zostało uchylone.

Jeżeli kierujący pojazdem na drodze wewnętrznej nie zachowa należytej ostrożności i zagrazi bezpieczeństwu innych osób, będzie podlegał odpowiedzialności z art. 98 Kodeksu wykroczeń.

Biorąc pod uwagę aktualny stan prawny w kontekście zatrzymywania i postoju pojazdów poza drogami publicznymi i strefą zamieszkania, policjant (lub strażnik miejski) może nałożyć mandat wówczas, gdy:

- a) zatrzymanie lub postój, w skutek niezachowania należytej ostrożności, powoduje jednocześnie zagrożenie bezpieczeństwa innych osób (art. 98 Kodeksu wykroczeń),
- b) pojazd zatrzymano w takim miejscu, w którym powoduje niszczenie lub uszkodzenie roślinności (art. 144 Kodeksu wykroczeń).

II. Drogi wewnętrzne – proponowane zmiany

a) Prawo o ruchu drogowym

Projekt zmierza do rozszerzenia zakresu obowiązywania ustawy – Prawo o ruchu drogowym także na nowo tworzone oznakowane strefy ruchu. W strefie ruchu przepisy ustawy będą miały zastosowanie w takim zakresie, jak na drodze publicznej. Zgodnie z założeniami, przepisy ustawy co do zasady będą miały nadal ograniczone zastosowanie na tych drogach wewnętrznych, które będą usytuowane poza specjalnie oznakowanymi strefami ruchu i strefami zamieszkania.

Zgodnie z projektowaną w art. 2 pkt 16a P.r.d. definicją, oznakowana strefa ruchu oznaczać będzie obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy oznaczono znakami „strefa ruchu”. Wzór znaku oraz jego szczegółowe warunki techniczne określone zostaną w nowelach rozporządzeń wydanych na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W trakcie konsultacji projektu zgłaszany był postulat, aby przepisy ustawy nie były stosowane na terenach zamkniętych. W związku z powyższym rozważano, czy nie zaprojektować definicji strefy zamieszkania oraz strefy ruchu w taki sposób, aby mogły one istnieć jedynie na drodze publicznej lub ogólnodostępnej oznakowanej wewnętrznej.

Ta ostatnia koncepcja spotkała się jednak ze stanowczym protestem społecznym (między innymi środowisk osób niepełnosprawnych) i zarzutem, że spowoduje naruszenie Konstytucji (zasadę równości oraz art. 21 ust. 1 i 64 ust. 2). Podniesiono, że organy państwa bezpodstawnie chcą się uchylić od obowiązku ochrony porządku publicznego na strzeżonych osiedlach mieszkaniowych, nie dając innych, skutecznych w praktyce możliwości egzekwowania porządku w tych miejscach. Zważyć bowiem należy, że w sytuacji, gdy kierujący zaparkował pojazd na drodze (terenie), na której nie obowiązują przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w taki sposób, że pojazd ten w znacznym stopniu utrudnia ruch, czy wręcz go uniemożliwia lub zagraża bezpieczeństwu, właściciel drogi lub też podmiot działający w jego imieniu, w ramach dozwolonej samopomocy cywilnej, na zasadach określonych w ustawie – Kodeks cywilny, mają prawo przywrócić stan poprzedni poprzez jego usunięcie czy też przemieszczenie, a następnie z tego tytułu wystąpić z cywilnoprawnym roszczeniem do właściciela o zwrot kosztów holowania. O ile w pewnych sytuacjach możliwe jest usunięcie niewłaściwie zaparkowanego pojazdu (poprzez przemieszczenie, a w skrajnych przypadkach zaholowanie na strzeżony parking), o tyle działanie właściciela/zarządcy nieruchomości lub też podmiotu działającego w ich imieniu, polegające na założeniu blokady na koło pojazdu należy uznać za działanie bezprawne. Podkreślić bowiem należy, że dopuszczalna samopomoc cywilna może zmierzać jedynie do przywrócenia stanu zgodnego z prawem (samopomoc zmierza do restytucji utraconego władztwa) – w tym przypadku udrożnienia przejazdu lub przejścia. Założenie blokady na koło pojazdu ma charakter represji quasi karnej i nie spowoduje udrożnienia drogi. Założenie blokady przekracza więc dozwoloną samopomoc, co powoduje, że jest samowolnym naruszeniem posiadania pojazdu, a tego art. 342 Kodeksu cywilnego czynić zabrania (sankcja: art. 191 K.k.). Do takiego działania mają prawo jedynie służby publiczne wymienione w przepisach art. 50a i 130a

ustawy – Prawo o ruchu drogowym (głównie Policja i Straż Miejska), lecz ich uprawnienie w tym zakresie co do zasady nie obejmuje drogi wewnętrznej (chyba że leży ona w strefie zamieszkania). Dlatego też zdecydowano pozostawić funkcjonowanie „strefy zamieszkania” w dotychczasowym kształcie.

W celu zapewnienia właściwego oznakowania na leżących poza drogami publicznymi strefach ruchu oraz strefach zamieszkania, a w szczególności, aby ustawiane tam znaki drogowe nie były ze sobą wzajemnie sprzeczne, podmioty zarządzające drogami wewnętrznymi leżącymi w strefie zobowiązane będą do dostosowania oznakowania tych dróg do wymagań wynikających z przepisów prawa powszechnie obowiązującego w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Naruszenie tych obowiązków zostało w projekcie zagrożone karą grzywny (projektowany art. 85a K.w.).

Wymóg ten został spowodowany dotychczasowymi doświadczeniami, z których wynika, że zarządcy dróg wewnętrznych ustawiają tam znaki drogowe niezgodnie z przepisami (np. malując na jezdni linię warunkowego zatrzymania złożoną z trójkątów P-13 bez jednoczesnego ustawienia znaku pionowego A-7 „ustąp pierwszeństwa”). Tego typu działania powodują zagrożenie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Aby zapobiec tego typu przypadkom, dodatkowo powierzono wojewodzie nadzór nad zarządzaniem ruchem w strefach. Dzięki temu wojewoda będzie mógł nakazać zmianę organizacji ruchu także w strefach leżących de facto na drogach niepublicznych.

Na marginesie zważyć należy, że obecny stan prawny (art. 140 K.c.) zezwala właścicielowi nieruchomości na oznakowanie drogi tablicą „droga prywatna” i w tym zakresie zmiany nie będzie również po wejściu w życie niniejszej nowelizacji.

b) Kodeks wykroczeń

Zmiana przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym wymaga kompleksowych zmian w innych ustawach, między innymi zmiany przepisów sankcjonujących – XI rozdziału Kodeksu wykroczeń, stąd też w tym zakresie projekt przewiduje stosowne regulacje.

W celu zagwarantowania właściwego oznakowywania dróg usytuowanych na drogach wewnętrznych leżących w oznakowanych strefach ruchu oraz strefach zamieszkania, zaprojektowano nowy typ wykroczenia – art. 85a. W trakcie prac rozważano w tym celu nowelę art. 85 K.w., jednak z uwagi na fakt, że czyn wyczerpujący znamiona art. 85 jest zagrożony zbyt surową sankcją w stosunku do uchybień formalnych, których można się

dopuszczyć w procesie znakowania drogi wewnętrznej, zaprojektowano nowy typ wykroczenia określony w art. 85a K.w. Konstrukcję pierwotnie proponowanego przepisu znacznie przebudowano, w taki sposób, aby sankcję np. za bezprawne ustawienie znaku ponosiły osoby fizyczne – osoba zlecająca i wykonująca znakowanie drogi wewnętrznej w sposób niezgodny z przepisami.

Nowe brzmienie przepisów art. 86 § 1, 87 § 2, 88, 90, 94, 96 ma charakter dostosowawczy. Ponadto, w celu wyeliminowania wątpliwości, które występowały dotychczas przy ich wykładni, w nowym ich brzmieniu wskazano *expressis verbis* zakres dróg/miejsc, których dotyczą poszczególne dyspozycje.

Niezależną od kierunku prac, jest zmiana dotychczasowej treści art. 97 K.w.

Zarówno w literaturze, jak i orzecznictwie podnoszono, że art. 97 swoim zakresem obejmuje wyłącznie przepisy dotyczące bezpieczeństwa i porządku ruchu. Zważyć jednak należy, że w 1970 r., gdy przepis art. 97 wchodził w życie, odnosił się do ówczesnie obowiązującej ustawy z 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych. Tytuł ustawy z 1961 r. zdaje się więc wskazywać, że *ratio legis* art. 97 K.w. obejmował wszystkie inne stany aniżeli typizowane w art. 84 – 96 K.w.

Ponieważ pojęcia bezpieczeństwa, a szczególnie porządku pozostają nieostre, sprawcy takich naruszeń, jak np. niedokonanie w ciągu 30 dni odpowiedniego zgłoszenia o nabyciu pojazdu pozostają często bezkarni, bowiem przepis art. 78 ust. 2 P.r.d. w przykazie XI rozdziału kodeksu wykroczeń jest przez niektóre sądy uznawany jako *lex imperfecta*. Podnoszono, że biorąc pod uwagę obecną systematykę ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nie jest jasne, do jakich przepisów odnosi się obecna treść art. 97 K.w.

W związku z powyższym zdecydowano, że art. 97 K.w. powinien typizować te wszystkie naruszenia ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie, których nie obejmują pozostałe przepisy XI rozdziału Kodeksu wykroczeń, z jednoczesnym zawężeniem podmiotów, w taki sposób, aby żaden z tych przepisów p.r.d nie pozostawał postulatem – normą pustą.

Projektowany art. 98 K.w. będzie jedynym przepisem XI rozdziału Kodeksu wykroczeń, który będzie miał zastosowanie poza drogami publicznymi oraz drogami oznakowanymi jako strefa ruchu lub strefami zamieszkania. Tak więc przepis ten będzie stosowany do czynów popełnionych na drogach wewnętrznych nieleżących w żadnej z dwóch

wymienionych stref, i tylko wówczas, gdy niezachowanie należytej ostrożności spowoduje zagrożenie bezpieczeństwa innej aniżeli sprawca osoby. Jeżeli zatem na takiej drodze dojdzie do kolizji z udziałem zaparkowanego pojazdu i nie wywoła to zagrożenia innej aniżeli sprawca osoby (skutkiem będzie wyłącznie szkoda materialna), to zdarzenie takie będzie traktowane wyłącznie jako delikt prawa cywilnego.

Niezależnie od kierunku prac legislacyjnych, ujawniono, iż obowiązujące przepisy prawa przewidują dwojakiego rodzaju sankcje za brak zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Zgodnie z art. 40 ust. 12 ustawy o drogach publicznych, za zajęcie pasa drogowego bez zezwolenia zarządcy drogi lub z przekroczeniem terminu zajęcia określonego w zezwoleniu (lub o innej powierzchni niż określono w zezwoleniu), zarządca drogi wymierza w drodze decyzji administracyjnej karę pieniężną w wysokości 10-krotnej opłaty za zajęcie pasa (art. 40 ust. 4 – 6 ustawy o drogach publicznych). Przepisy te w zestawieniu z obecnym art. 99 § 1 pkt 1 i 4 K.w. uzasadniają przypuszczenie, iż system ten, powodując de facto podwójną odpowiedzialność karną, narusza formułę demokratycznego państwa prawnego. Dlatego też zdecydowano o potrzebie uchylenia pkt 1 i 4 w art. 99 § 1 K.w.

c) Kodeks karny

Zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie rozszerzenia jej stosowania także na oznakowane strefy ruchu spowodowały konieczność wprowadzenia zmian do przepisów sankcjonujących w kodeksie karnym. I tak, art. 45 ust. 1 pkt 1 P.r.d. na terenie oznakowanej strefy ruchu będzie sankcjonowany między innymi poprzez nowe brzmienie art. 178a § 2 K.k.

Zmiana art. 179 K.k. wynika z potrzeby penalizacji nowego typu czynu. Dotychczasowe brzmienie jego dyspozycji nie obejmowało zachowania polegającego na dopuszczeniu do prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania leżącej na takiej drodze, przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod wpływem środka odurzającego lub osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień. Z uwagi na duże zagrożenie wypadkami oraz duże nasilenie ruchu, także na ogólnodostępnych drogach niepublicznych, uznano, że zachowania te są społecznie szkodliwe i wymagają penalizacji.

III. Zmiany przepisów mające na celu realizację wyroku Trybunału Konstytucyjnego oraz zmiany przepisów dotyczących usuwania pojazdu na koszt właściciela

Procedury usuwania pojazdów oraz przejścia ich prawa własności na rzecz Skarbu Państwa w trybie przepisów art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) były przedmiotem wielokrotnych skarg obywateli, przedsiębiorców prowadzących usługi w zakresie holowania i parkowania, jak również wystąpień Rzecznika Praw Obywatelskich. Niezależnie, Trybunał Konstytucyjny wyrokiem z dnia 3 czerwca 2008 r. (sygn. akt P 4/06) orzekł niezgodność art. 130a ust. 10 i ust. 11 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym z Konstytucją.

W dotychczasowej praktyce funkcjonowała zasada, że po zatrzymaniu pojazdu, do jego właściciela wysyłane było pismo z informacją (pouczeniem), że jeżeli pojazd nie zostanie odebrany z parkingu w okresie 6 miesięcy, to jego prawo własności przejdzie na rzecz Skarbu Państwa. Po upływie tego okresu i nieodebraniu pojazdu z parkingu, podmiot holujący (parkujący) przysyłał dokumentację do urzędu skarbowego w celu wszczęcia dalszej procedury. Urząd Skarbowy zwracał się do właściwej komendy powiatowej Policji (komendy miejskiej Policji) o kopie pism informujących właściciela o trybie postępowania, a po ich otrzymaniu wydawał decyzję o przejęciu pojazdu na rzecz Skarbu Państwa.

Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 3 czerwca 2008 r. (sygn. akt P 4/06) orzekł, iż:

1. art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie, w jakim dopuszcza odjęcie prawa własności pojazdu bez prawomocnego orzeczenia sądu, jest niezgodny z art. 46, art. 21 ust. 1, art. 64 ust. 1 w związku z art. 31 ust. 3 oraz z art. 64 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej,
2. art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy powołanej w punkcie 1 jest niezgodny z art. 64 ust. 3 Konstytucji,
3. § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 sierpnia 2002 r. w sprawie usuwania pojazdów (Dz. U. Nr 134, poz. 1133, z późn. zm.) jest niezgodny z art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy powołanej w punkcie 1 oraz z art. 92 ust. 1 i art. 46 Konstytucji.

Kwestionowany wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego przepis art. 130a ust. 10 ustawy naruszał wzorce konstytucyjnie w zakresie, w jakim dopuszczał odjęcie prawa własności pojazdu bez prawomocnego orzeczenia sądu. W dotychczasowym stanie prawnym na rzecz Skarbu Państwa przechodziła własność pojazdów, które zostały usunięte z drogi na skutek naruszenia przepisów o bezpieczeństwie lub porządku ruchu drogowego i nie zostały odebrane przez osobę uprawnioną w terminie 6 miesięcy od dnia ich usunięcia. Do przejścia własności takich pojazdów na rzecz Skarbu Państwa dochodziło w związku z uznaniem ich za porzucone z zamiarem wyzbycia się z mocy ustawy, co – w ocenie Trybunału Konstytucyjnego – pozostawało w sprzeczności z przepisami konstytucyjnymi. Zgodnie bowiem z art. 46 Konstytucji RP przypadek rzeczy, może nastąpić tylko w sytuacjach określonych w ustawie i tylko na podstawie prawomocnego orzeczenia sądu.

Niniejszy projekt przewiduje następujące zmiany w tym zakresie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym:

W projektowanej zmianie brzmienia art. 130a ust. 10 ustawy określono, że w stosunku do pojazdu usuniętego z drogi starosta występuje do sądu z wnioskiem o orzeczenie jego przepadku na rzecz powiatu, jeżeli pojazd nie został odebrany przez osobę uprawnioną w terminie 3 miesięcy od dnia usunięcia. Sąd będzie orzekał o przepadku pojazdu w trybie postępowania cywilnego w postępowaniu nieprocesowym.

Skrócenie okresu z dotychczasowych 6 do 3 miesięcy zostało spowodowane doświadczeniami resortu finansów, z których wynika, że tak długi okres generuje zbędne koszty, które na ogół przewyższają wartość przechowywanych pojazdów. Okres 3 miesięcy wydaje się być wystarczający, bowiem z mocy projektowanych przepisów przed wydaniem orzeczenia o przepadku pojazdu sąd będzie zobligowany zbadać, czy zostały spełnione ku temu wszystkie przesłanki, a w szczególności, czy usunięcie pojazdu było zasadne i czy w poszukiwaniu osoby uprawnionej do jego odbioru, dołożono należytej staranności oraz czy orzeczenie przepadku nie będzie sprzeczne z zasadami współżycia społecznego i dopiero po spełnieniu tych przesłanek będzie mógł orzec przepadek pojazdu.

Trybunał Konstytucyjny orzekł również niekonstytucyjność art. 130a ust. 11 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, podnosząc, że niezgodne z ustawą zasadniczą jest formułowanie upoważnień ustawowych do uregulowania w drodze aktów wykonawczych kwestii związanych z ograniczeniem prawa własności. Ponieważ przepis ten został mocą wyroku Trybunału Konstytucyjnego uchylony, nie ma potrzeby jego dodatkowej derogacji.

Projekt zakłada, iż opłaty za usunięcie i parkowanie usuniętych pojazdów będą stanowiły dochód własny powiatu. Zamieszczona poniżej tabela, w oparciu o uzyskane od jednostek samorządu terytorialnego informacje, obrazuje w podziale na poszczególne województwa liczbę przypadków, w których pojazd został usunięty w trybie art. 130a ustawy, a następnie odebrany przez uprawnioną osobę po uiszczeniu stosowanych opłat. W skali całego kraju w 2006 r. było takich przypadków ok. 25 tys., w 2007 r. – ok. 30 tys. a w 2008 r. – ok. 24 tys.

lp.	Województwo	dokonane usunięcie pojazdu w trybie art. 130a – liczba przypadków		
		2006	2007	2008
1	dolnośląskie	b/d	b/d	161
2	kujawsko-pomorskie	1371	1810	1353
3	lubelskie	2835	2934	2402
4	lubuskie	2145	2327	2039
5	łódzkie	2073	2150	1860
6	małopolskie	1423	2374	2018
7	mazowieckie	3359	3439	2776
8	opolskie	560	793	608
9	podkarpackie	1917	3287	2400
10	podlaskie	2797	3023	1978
11	pomorskie	755	683	571
12	śląskie	b/d	b/d	b/d
13	świętokrzyskie	1904	2399	1662
14	wielkopolskie	1622	1774	1830
15	warmińsko-mazurskie	1197	1416	1200
16	zachodniopomorskie	971	1408	1054
	Suma	24929	29817	23912

Należy nadmienić, że z uwagi na znaczne rozbieżności w wysokości opłat ustalonych w poszczególnych powiatach, a także konieczność uwzględnienia indywidualnych okoliczności każdego przypadku usunięcia pojazdu niemożliwe jest precyzyjne wyliczenie wpływów z tytułu omawianych opłat. Wyłącznie tytułem przykładu można wskazać, że przy przyjęciu hipotetycznego założenia, że w powiecie ryskim ściągane były wyłącznie pojazdy do 3,5 t, holowanie następowało w odległości do 10 km, a pojazd był odbierany w następnym dniu po jego usunięciu to wpływy w 2007 r. wyniosłyby 20 988,00 zł (120 zł za usunięcie pojazdu do 3,5 t na odcinku do 10 km, 12 zł za każdą dobę parkowania pojazdu, w 2007 r. 159 przypadków w których usunięto pojazd, a następnie został on odebrany po uiszczeniu opłat).

Niniejszy projekt zakłada, że rada powiatu, biorąc pod uwagę konieczność sprawnej realizacji zadań oraz koszty usuwania i parkowania pojazdów na obszarze danego powiatu, będzie ustalać corocznie w drodze uchwały wysokość opłat za holowanie i przechowywanie (parkowanie) pojazdu. Z uwagi na zgłaszaną w trakcie konsultacji projektu konieczność określenia maksymalnych stawek w ustawie, zważywszy na fakt, że stawki opłat w kraju za holowanie i przechowywanie pojazdu są bardzo zróżnicowane, projekt ustala maksymalną wysokość stawek kwotowych. Aby nie zachodziła konieczność częstej nowelizacji ustawy w tym zakresie, zdecydowano, że maksymalne stawki opłat obowiązujące w danym roku kalendarzowym będą ulegać corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszego półrocza roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Projekt zakłada realizację zadania polegającego na usuwaniu pojazdów oraz zapewnieniu miejsc parkingowych na parkingach strzeżonych dla usuniętych pojazdów jako zadania własnego powiatu. Zadania te będą mogły być realizowane przez powiatowe jednostki organizacyjne lub zlecone podmiotom zewnętrznym z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych. W przepisach przejściowych projektu określono, że w terminie do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy realizacja zadania związanego z usuwaniem i parkowaniem pojazdów będzie mogła odbywać się na dotychczasowych zasadach – tj. zachowując w mocy dotychczasowe wyznaczenia przez starostę jednostek

dokonane na zasadach określonych w art. 130a ust. 5e ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Stosownie do przepisu art. 8 projektu jednostki usuwające pojazdy oraz jednostki prowadzące parkingi strzeżone wyznaczone na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem wejścia w życie ustawy realizują swoje zadania przez okres, na jaki zostały do tego wyznaczone. W przypadku gdy okres, na jaki została wyznaczona jednostka usuwająca pojazdy i prowadząca parking strzeżony upłynie przed terminem 12 miesięcy, starosta może wyznaczyć takie jednostki na dotychczasowych zasadach, jednak na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projekt przewiduje również zmiany w art. 400k ust. 2 oraz w art. 401c ust. 9 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) dotyczące dofinansowania powiatów w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nabytych w drodze przepadku w trybie art. 130a ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Dofinansowanie powiatów w powyższym zakresie będzie następowało w formie dotacji udzielanej ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), na warunkach podobnych do dofinansowania gmin, w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powiat otrzyma kwotę dotacji proporcjonalną do liczby pojazdów, które w dniu przejścia na własność powiatu w drodze przepadku, stanowiły wraki (odpady), przekazanych do stacji demontażu i wskazanych we wniosku o udzielenie dofinansowania.

Wychodząc naprzeciw postulatom zgłaszanym przez organizacje społeczne zrzeszające osoby niepełnosprawne, kolejną projektowaną zmianą jest włączenie do art. 130a ust. 1 przepisu, na podstawie którego możliwe będzie odholowywanie na koszt właściciela pojazdu pozostawionego na miejscu przeznaczonym dla osób niepełnosprawnych (projektowany art. 130a ust. 1 pkt 4). Zmiana ta jest konsekwencją polityki zmierzającej do zaostrzenia kar dla osób zajmujących miejsca przeznaczone dla niepełnosprawnych, w tym m.in. zmiany wprowadzonej rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. Nr 202, poz. 1249). Na mocy ww. nowelizacji podwyższono m.in. wysokość grzywny dla osób zajmujących stanowiska przeznaczone dla osób niepełnosprawnych do kwoty 500 zł.

W art. 130a ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym projektuje się również dodanie pkt 5. Przepis ten w sposób niebudzący wątpliwości będzie regulował kwestię odholowywania pojazdów z miejsc oznaczonych właściwym znakiem wskazującym, że pojazd zostanie usunięty na koszt właściciela (umieszczona pod znakiem B-35 „zakaz postoju” lub znakiem B-36 „zakaz zatrzymywania się” tabliczka do znaków drogowych T-24). Ta zmiana jest realizacją postulatów zgłaszanych między innymi przez przedstawicielstwa dyplomatyczne, które permanentnie sygnalizują polskim służbom zagrożenie terrorystyczne, w sytuacjach pozostawienia pojazdów pod budynkami ambasad.

Niezależnie, w wyniku realizacji postulatu resortu infrastruktury, w art. 130a w ust. 1 pkt 3 otrzymał nowe brzmienie, które umożliwia rezygnację z usunięcia pojazdu na koszt właściciela w tych przypadkach, w których jest to niecelowe. Z praktyki kontrolnej wynika, że zdarzają się sytuacje, gdy pojazd ciężarowy (najczęściej tzw. TIR) jest zatrzymywany do kontroli na drodze np. powiatowej, po której, ze względu na nacisk osi nie powinien się poruszać. W takich przypadkach dotychczasowe brzmienie przepisu art. 130a ust. 1 pkt 3 nakazywało jego obligatoryjne usunięcie na koszt właściciela, nawet wówczas, gdy w odległości kilkuset metrów przebiegała droga krajowa, po której mógłby się on legalnie poruszać. Celem tego przepisu miało być wyeliminowanie z ruchu takiego pojazdu i zaprzestanie niszczenia drogi. Usunięcie to odbywało się poprzez jego zholowanie, a więc tak czy inaczej, droga ta była w dalszym ciągu niszczona przez ciężki pojazd, który był tym razem holowany. Dlatego też uznając, że w sytuacji, gdy w pobliżu miejsca kontroli przebiega droga, którą pojazd taki może legalnie kontynuować jazdę, należy zrezygnować z holowania na rzecz przymusowego skierowania pojazdu na tę drogę przez organ kontroli ruchu. Wprowadzenie tej zmiany nie powoduje zniesienia odpowiedzialności za niszczenie drogi, którą to odpowiedzialność statuuje ustawa o drogach publicznych, często w wysokości kilku, a nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych.

Dodanie w art. 130a ust. 2a ma na celu wyeliminowanie takich przypadków, w których po wydaniu dyspozycji usunięcia pojazdu przez uprawnione służby, a przed przyjazdem na miejsce jednostki usuwającej pojazd – na miejsce zdarzenia dotrze właściciel pojazdu, a mimo to pojazd jest usuwany na parking strzeżony. Dotychczasowe brzmienie przepisów było często interpretowane w ten sposób, że skoro pojazd był pozostawiony w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu, to podlega on usunięciu także wówczas, gdy w czasie oczekiwania na jednostkę usuwającą pojazd na miejscu zjawił się właściciel auta. Należy podkreślić, że

przepis art. 130a z założenia nie ma charakteru karnego, pomimo że w praktyce dla właściciela pojazdu jest dolegliwy (analogicznie jak zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu - art. 132 P.r.d.). Należy więc stwierdzić, że nie ma potrzeby usuwania pojazdu w sytuacji gdy może to skutecznie uczynić jego właściciel. Zgodnie z nowo projektowanym art. 130a ust. 2a i 10g koszty rozpoczętej procedury usuwania pojazdu poniesie właściciel pojazdu.

Projektowany art. 130a ust. 10c ma na celu wyeliminowanie przypadków, w których z różnych przyczyn nie można ustalić właściciela pojazdu (np. pojazd jest kradziony i ma usunięte bądź przebite numery; pojazd jest zarejestrowany na osobę, która przed kilkoma laty go sprzedała i nie potrafi wskazać nabywcy).

Poniższa tabela przedstawia liczbę pojazdów usuniętych w trybie art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, które zostały przejęte na rzecz Skarbu Państwa na podstawie orzeczenia naczelnika urzędu skarbowego.

Lp.	Lata	Liczba orzeczeń wydanych przez naczelników urzędów skarbowych o przeпадku pojazdów na rzecz Skarbu Państwa	Liczba spraw oczekujących na wydanie orzeczenia przez naczelników urzędów skarbowych o przeпадku pojazdu
1	2004	3929	1397
2	2005	5422	1378
3	2006	7005	1495
4	2007	7650	1835
5	2008	7918	1773

Projekt zakłada również wprowadzenie przepisu nakładającego na właściciela pojazdu obowiązku uiszczenia należności za usunięcie, przechowywanie, oszacowanie, sprzedaż lub zniszczenie pojazdu, w przypadku gdy właściciel nie odbierze pojazdu z parkingu w ustawowym terminie. W takim przypadku starosta w drodze decyzji administracyjnej

będzie nakładał obowiązek zapłaty tych należności. W razie niewykonania dobrowolnego decyzji starosty obowiązek uiszczenia stosownych opłat będzie dochodzony w trybie egzekucji administracyjnej przez naczelników urzędów skarbowych.

W projekcie uwzględniono także terminy przedawnień postępowania egzekucyjnego oraz termin na wydanie decyzji przez starostę zapłaty kosztów usunięcia, przechowywania oraz kosztów postępowania likwidacyjnego.

Groźba uiszczenia znacznych kwot pieniężnych i poddaniu ich późniejszej egzekucji administracyjnej ma skłonić właściciela do odbioru pojazdu z parkingu po uiszczeniu stosownych opłat. Projektowany przepis ma na celu zredukować liczbę pozostawionych i nieodebranych pojazdów, co w konsekwencji wpłynie również na poprawę stanu środowiska naturalnego, bowiem znaczną część pojazdów usuniętych i nieodebranych przez uprawnioną osobę stanowią pojazdy zdekapitalizowane – przedstawiające niewielką wartość. Pojazdy usunięte i nieodebrane w ustawowym terminie (które dodatkowo przejdą na własność powiatu dopiero po prawomocnym orzeczeniu sądu) będą bowiem stanowić zagrożenie dla środowiska naturalnego ze względu na możliwość przenikania do środowiska płynów eksploatacyjnych oraz pozostawienia substancji stałych nieulegających biodegradacji.

Projektowany art. 130a ust. 10a dotyczy wykonania przepadku pojazdów będących towarami niewspółnotowymi, których status celny powinien być uregulowany przez organ celny. W projektowanym przepisie określono, że pojazd usunięty w trybie art. 130a ust. 1 lub 2 niezarejestrowany w żadnym z państw członkowskich Unii Europejskiej zostanie przekazany naczelnikowi urzędu celnego w celu uregulowania jego sytuacji zgodnie z przepisami prawa celnego.

Projekt przewiduje również zmiany w części pierwszej w księdze drugiej w tytule II w dziale III w rozdziale 2a Kodeksu postępowania cywilnego polegające na dodaniu oddziału 2 regulującego kwestie procedury sądowej dotyczącej przepadku pojazdów usuniętych i nieodebranych w ustawowym terminie. Projekt zakłada, że sąd będzie orzekał o przepadku pojazdów w trybie postępowania cywilnego w postępowaniu nieprocesowym na wniosek starosty. W projektowanym art. 610⁶ § 3 określono, że sprawy dotyczące przepadku pojazdów rozpatrywane będą na posiedzeniu niejawnym, chyba że sąd postanowi inaczej.

Projekt zakłada również zmiany upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia w sprawie rozciągnięcia stosowania przepisów ustawy o postępowaniu

egzekucyjnym w administracji (art. 174 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji) w celu wprowadzenia zmian w ww. rozporządzeniu umożliwiających rozciągnięcie przepisów likwidacyjnych na pojazdy, których przepadek został orzeczony na rzecz powiatu.

IV. Zmiany w zakresie danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów

Projekt przewiduje także rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, o następujące dane techniczne pojazdu:

- 1) wariant i wersja;
- 2) producent;
- 3) rozstaw osi;
- 4) rozstaw kół – ze wskazaniem, że gromadzeniu podlegają trzy wartości dotyczące tej informacji: wartość maksymalna, średnia i minimalna.

Ponadto, zgodnie z projektem w ewidencji będą gromadzone informacje o każdym rodzaju paliwa dla danego pojazdu oraz informacje dotyczące emisji CO₂ dla każdego rodzaju paliwa w danym pojeździe.

Data wejścia w życie ustawy będzie terminem początkowym dla gromadzenia danych wprowadzanych niniejszym projektem. Wejście w życie projektu nie spowoduje konieczności jednorazowego uzupełnienia dotychczas zgromadzonych danych o wszystkich pojazdach o nowe atrybuty. Rozszerzony katalog danych będzie uwzględniany podczas rutynowego przekazywania danych o pojeździe w związku z dokonywaniem czynności w organie rejestrującym. Rozszerzenie katalogu danych przekazywanych i gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów nie spowoduje wydłużenia terminu rejestracji pojazdów.

Dodatkowo projekt przewiduje możliwość udostępniania danych lub informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców podmiotom zagranicznym. Możliwość udostępniania danych poza granice Rzeczypospolitej Polskiej została ograniczona jedynie do przypadków, gdy konieczność podejmowania takich działań wynikać będzie z: postanowień ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, aktu prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem lub z porozumień zawartych pomiędzy właściwymi ministrami państw członkowskich Unii Europejskiej.

Zgodnie z projektowaną regulacją udostępnianie danych będzie następowało w sposób określony w aktach, z których wynikać będzie obowiązek samego udostępniania danych, ponadto przyjęto, że udostępnianie danych będzie następowało nieodpłatnie.

Projektowane zmiany mają na celu zapewnienie pełnej realizacji obowiązków nakładanych przez Unię Europejską na państwa członkowskie, związanych z koniecznością przekazywania do Komisji informacji o emisji CO₂ pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Obowiązek przekazywania raportów o poziomie emisji CO₂ pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Wspólnoty Europejskiej i nierejestrowanych wcześniej poza Wspólnotą nałożony został rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającym normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 1).

W załączniku II do ww. rozporządzenia określono, w jaki sposób należy przygotowywać i przekazywać informacje dotyczące monitorowania emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych. Zgodnie z tym załącznikiem, raport będzie opracowywany z uwzględnieniem takich danych, jak: rozstaw osi, rozstaw kół pojazdu, masa pojazdu, producent, typ, wariant i wersja pojazdu oraz indywidualny poziom emisji CO₂ dla każdego pojazdu. W związku z powyższym wszystkie dane, wprowadzane przedmiotowym projektem są niezbędne do realizacji obowiązków nakładanych na RP przez Unię Europejską.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana ustawa dotyczy kierowców, mieszkańców osiedli mieszkaniowych, wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych, organów powiatów, Policji, straży gminnej (miejskiej), Inspekcji Transportu Drogowego, Straży Granicznej, Żandarmerii Wojskowej, osób prowadzących akcję ratowniczą, zarządców dróg, podmiotów zarządzających drogami gminnymi, wewnętrznymi oraz wyznaczonych przez starostę jednostek usuwających pojazdy oraz prowadzących parkingi strzeżone. Ze względu na rozszerzenie danych o pojeździe gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów projektowana regulacja będzie miała wpływ na działalność organów właściwych w sprawach rejestracji pojazdów z uwagi na fakt, że podmioty te będą zobowiązane do przekazywania tych danych do ewidencji. Ponadto, regulacja będzie miała wpływ na organ prowadzący centralną ewidencję pojazdów i centralną ewidencję kierowców.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Nowe zadanie nałożone na powiaty zostanie sfinansowane z opłat za usunięcie i przechowywanie pojazdu, stanowiących dochód własny powiatu. Maksymalne stawki tych opłat określone są w art. 130a ust. 6a projektu. Na mocy projektowanego przepisu art. 130a ust. 10g także koszty postępowania likwidacyjnego (tj. przechowywania, oszacowania, sprzedaży lub zniszczenia pojazdu) ponosiła będzie osoba będąca właścicielem pojazdu w dniu wydania dyspozycji usunięcia pojazdu lub posiadacz – solidarnie. Decyzję o zapłacie tych kosztów będzie wydawał starosta.

Należy podkreślić, że projekt przewiduje również dofinansowanie powiatów ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nabytych przez powiaty w drodze przejęcia własności. Dofinansowanie powiatów w powyższym zakresie będzie następowało w formie dotacji, na warunkach podobnych do dofinansowania gmin, w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powiat otrzyma kwotę proporcjonalną do liczby pojazdów, które w dniu przejścia na własność powiatu w drodze przejęcia własności stanowiły wraki

(odpady), przekazanych do stacji demontażu i wskazanych we wniosku o udzielenie dofinansowania.

Ponadto powiaty będą ponosiły koszty związane z kierowaniem przez właściwych starostów wniosków do sądów w celu orzeczenia o przepadku pojazdów pozostawionych i nieodebranych w ustawowym terminie.

Obecnie nie jest możliwe dokładne wyliczenie zmian poziomu dochodów oraz wydatków jednostek samorządu terytorialnego, bowiem zgodnie z art. 130a ust. 6 projektu rady powiatów będą miały kompetencje do corocznego ustalania wysokości opłat, na obszarze danego powiatu, z uwzględnieniem maksymalnych stawek określonych w art. 130a ust. 6a. Nie jest jednak możliwe podanie kwot stanowiących dochody j.s.t., bowiem nie jest znana liczba przypadków usunięcia pojazdów oraz przypadków usunięcia i nieodebrania pojazdów w ustawowym terminie po wejściu w życie niniejszej ustawy (należy zauważyć, że do art. 130a włączono przepis, na podstawie którego możliwe będzie odholowanie pojazdu, na koszt właściciela, pozostawionego na miejscu przeznaczonym dla osób niepełnosprawnych oraz odholowanie pojazdu z miejsc oznaczonych znakiem wskazującym, że pojazd zostanie usunięty na koszt właściciela. Zmianom uległ także przepis art. 130a ust. 1 pkt 3 dotyczący zasad odholowania pojazdu przekraczającego wymiary, dopuszczalną masę całkowitą lub nacisku osi).

Wzrost obciążenia pracą sądów powszechnych, związany z nowymi zadaniami określonymi w niniejszym projekcie będzie zrekompensowany przez wzrost zatrudniania w wymiarze sprawiedliwości w 2010 r. W związku z powyższym wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie skutkowało dodatkowymi kosztami w tym zakresie.

Wejście w życie ustawy spowoduje powstanie kosztów dla Skarbu Państwa związanych z pokryciem opłat przechowywania (pozostawienia na parkingu strzeżonym) powstałych po upływie 6-miesięcznego terminu od dnia usunięcia pojazdu do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wobec pojazdów których ten 6-miesięczny termin upłynął po dniu 11 czerwca 2009 r. (tj. po dniu wejścia w życie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 3 czerwca 2008 r. sygn. akt P 4/06 a przed dniem wejścia w życie ustawy).

Na podstawie danych otrzymanych od wojewodów za rok 2009 szacunkowe koszty miesięcznego przechowywania pojazdu obliczonego dla pojazdów o masie do 3,5 t wynoszą 374 zł. W 2009 r. w skali całego kraju odnotowano 3554 szt. pojazdów usuniętych

i nieodebranych w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia (według stanu na dzień 1 listopada 2009 r.).

Wejście w życie projektowanej regulacji w zakresie zmian dotyczących danych przekazywanych do centralnej ewidencji pojazdów (art. 1 pkt 4 – 8 projektu) spowoduje powstanie kosztów z tytułu rozbudowy Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców obsługującego CEP i CEK oraz dostosowania tego systemu do komunikacji z podmiotami zagranicznymi. Wstępny koszt związany z projektowaną zmianą oszacowano na kwotę 2 mln zł. Koszty te zostaną pokryte z Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie wpłynie na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie ustawy nie będzie miało większego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Można jednak przewidywać zwiększenie zapotrzebowania na usługi świadczone przez przedsiębiorców w zakresie projektowania inżynierii ruchu drogowego i wykonawstwa infrastruktury oznakowania dróg.

5. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Nowelizacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

6. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy został poddany konsultacjom z partnerami społecznymi, w tym z organizacjami społecznymi zrzeszającymi osoby niepełnosprawne oraz przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego i Krajową Radę Konsultacyjną do Spraw Osób Niepełnosprawnych oraz Komisję Kodyfikacyjną Prawa Cywilnego. Projekt został również przekazany do zaopiniowania Krajowej Radzie Sądownictwa. Projekt uwzględnia uwagi zgłaszane przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa

Cywilnego. Uwagi zgłaszane przez Krajową Radę Sądownictwa zostały uwzględnione bądź stały się bezprzedmiotowe w wyniku zmian wprowadzonych na skutek uwag innych podmiotów, z którymi konsultowany był projekt.

Projekt został uzgodniony na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 26 sierpnia 2009 r.

Uwagi do projektu zostały zgłoszone przez Polskie Stowarzyszenie Osób Niepełnosprawnych, które oprotowało fakt, iż na terenie zamkniętych osiedli mieszkaniowych przepisy ustawy nie będą stosowane, a służby porządkowe nie będą reagować. Dlatego też zdecydowano pozostawić w ustawie „strefę zamieszkania” w dotychczasowym kształcie.

Zgłaszane były również inne uwagi – dotyczące obowiązku używania kasków i kamizelek odblaskowych przez rowerzystów. Kwestie te, jako leżące poza zakresem przedmiotowym projektu, nie zostały uwzględnione.

W ramach konsultacji społecznych i w celu wykonania obowiązku wynikającego z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingską nie zgłosił uwag do projektu.

7. Notyfikacja

Projekt ustawy nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów dotyczących notyfikacji norm i aktów prawnych.

8. Zgodność z prawem Unii Europejskiej

Niniejsza regulacja w zakresie zmian projektowanych w art. 1 pkt 4 – 8 jest zgodna z prawem Unii Europejskiej, pozostałe zmiany nie są objęte zakresem regulacji prawnych Unii Europejskiej.



Minister Spraw Zagranicznych

RS/Op/171/Kz/2010
DPUE - 920 - 1623 - 09 - 10/kz/1

Warszawa, 1 lutego 2010 r.

dot.: RM-10-166-09 z 22.01.2010 r.

Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

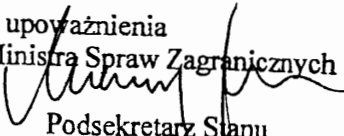
Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Chciałbym jednocześnie wskazać, że projekt nie uwzględnia zmiany wynikającej z wejścia w życie Traktatu z Lizbony. W związku z tym w dodawanym pkt 4 art. 80b ust. 1b Prawa o ruchu drogowym wyrażenia „Wspólnoty” oraz „Wspólnoty Europejskiej” należy zastąpić wyrażeniem „Unii Europejskiej”.

Z poważaniem

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

Do wiadomości:

Pan Jerzy Miller
Minister Spraw Wewnętrznych
i Administracji

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾ :		Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO ₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 1)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Koniecz- -ność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Art. 2 ust.1 i ust. 2	„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M ₁ , określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE („samochody osobowe”), które rejestruje się we Wspólnocie po raz pierwszy i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Wspólnoty („nowe samochody osobowe”). 2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Wspólnoty, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją we Wspólnocie.”	T	Art. 80b ust. 1b pkt 4 ustawy - Prawo o ruchu drogo - wym (Prd)	„w ust. 1a pkt 1 lit. u i lit. v - gromadzi się wyłącznie dla samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Wspólnoty Europejskiej, których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Wspólnoty lub które były zarejestrowane po raz pierwszy poza terytorium Wspólnoty w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją na terytorium Wspólnoty.”	
Art. 8 ust. 2	„Do dnia 28 lutego 2011 roku każdego roku, począwszy od roku 2011, każde z państw członkowskich ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w części B załącznika II w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części C załącznika II.”		Art. 80c ust. 7a, (Prd)	„Dane lub informacje zgromadzone w ewidencji mogą być udostępniane podmiotom zagranicznym w celu wypełnienia postanowień ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, wykonania aktu prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem. Tryb i sposób udostępniania danych określają	

				ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, akty prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem lub porozumienia zawarte pomiędzy właściwymi ministrami państw członkowskich Unii Europejskiej.”	
			Art. 80d ust. 1 pkt 1(Prd)	„1) dla podmiotów, o których mowa w art. 80c ust. 1 – 3 i ust. 7a – nieodpłatnie”	
Załącznik II Część – A ust. 1	„Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się 1 stycznia 2010 r. i dla każdego następnego roku kalendarzowego państwa członkowskie ewidencjonują następujące szczegółowe informacje w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego zarejestrowanego na ich terytorium: a) producent; b) jego typ, wariant i wersja; c) jego indywidualny poziom emisji CO ₂ (w g/km); d) jego masa (w kg); e) jego rozstaw osi (w mm) oraz f) jego rozstaw kół (w mm).”	T	Art. 80b: ust. 1 pkt 1 lit. a ust. 1a pkt 1: lit. l lit. p lit. t lit. u lit. v (Prd)	„markę, typ, model, wariant i wersję,” „rodzaje paliwa,” „p) wartości uśrednione emisji CO ₂ dla każdego rodzaju paliwa z wymienionych w lit. l,” „nazwę producenta” „rozstaw osi” „rozstaw kół (wartość maksymalna, średnia i minimalna),”	
POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU⁴⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego			Uzasadnienie wprowadzenia przepisu	
Art. 100c ust. 6 (Prd)	„Dane lub informacje zgromadzone w ewidencji mogą być udostępniane podmiotom zagranicznym w celu wypełnienia postanowień ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, wykonania aktu prawa			Zaproponowany przepis dotyczący udostępniania danych z centralnej ewidencji kierowców jest zmianą analogiczną do regulacji wprowadzanej do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) w celu umożliwienia wykonania	

Art. 100d ust. 1 pkt 1 (Prd)	stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem. Tryb i sposób udostępniania danych określają ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe, akty prawa stanowionego przez organizację międzynarodową, której Rzeczpospolita Polska jest członkiem lub porozumienia zawarte pomiędzy właściwymi ministrami państw członkowskich Unii Europejskiej.”	rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO ₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 1). Zagadnienie udostępniania danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców potraktowano kompleksowo dlatego też postanowiono wprowadzić jednolite regulacje w stosunku do obu ewidencji. Za takim rozwiązaniem przemawia również fakt iż zmiana w zakresie centralnej ewidencji kierowców będzie wymagana ze względu na prace w UE dotyczące wymiany danych o dokumentach stwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami. W związku z czym uwzględnienie w projektowanej ustawie przepisów dotyczących centralnej ewidencji kierowców pozwoli uniknąć opracowywania kolejnego projektu ustawy nowelizującej ustawę – Prawo o ruchu drogowym.
Pozo- stałe zmiany		Zmiany nie związane z prawem Unii Europejskiej, zostały wprowadzone do zintegrowanego projektu zgodnie z dyspozycją Pana Macieja Berka Sekretarza Rady Ministrów, przekazaną przy piśmie z dnia 13 stycznia 2010 r. znak RM-10-166-09.

¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

oraz MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI²⁾

z dnia

zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych

Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 oraz z 2008 r. Nr 179, poz. 1104) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 58 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Znak D-52 „strefa ruchu” oznacza wjazd do strefy ruchu. Znak D-53 „koniec strefy ruchu” oznacza wyjazd ze strefy ruchu.”;

2) w załączniku do rozporządzenia:

a) w części „ZNAKI DROGOWE PIONOWE”, w grupie „Znaki informacyjne” dodaje się pkt 67 i 68 w brzmieniu:

„67) D-52 „strefa ruchu”,

68) D-53 „koniec strefy ruchu”.”,

b) w części „ZNAKI DROGOWE PIONOWE”, w grupie „Znaki informacyjne” dodaje się rysunki D-52 i D-53:



D-52

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 216, poz. 1604).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323.



D-53

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI

w porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia zmieniający rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.) stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Dotychczasowe przepisy *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych*, nie zawierają przepisów określających znak drogowy „strefa ruchu”.

Celem projektowanych zmian jest wprowadzenie nowych znaków pionowych D-52 „strefa ruchu” i D-53 „koniec strefy ruchu” niezbędnych do ustanowienia strefy ruchu na drogach wewnętrznych. Ustanowienie tej strefy rozszerza zastosowanie przepisów *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* na obszar wyznaczonej tymi znakami strefy ruchu. Organy zarządzające ruchem w strefie ruchu, ustalając organizację ruchu na drogach wewnętrznych są zobowiązane do oznakowania strefy ruchu znakami: D-52 i D-53 oraz innymi znakami zgodnie z wymaganiami przepisów *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) i jej przepisów wykonawczych.

Wejście w życie rozporządzenia przyczyni się do dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym do uniknięcia znacznych kosztów społecznych i materialnych wynikających ze skutków ewentualnych wypadków.

Proponowana w projekcie rozporządzenia data jego wejścia w życie (60 dni od dnia ogłoszenia) wynika z potrzeby zastosowania okresu przygotowawczego dla wykonania oznakowania wprowadzanego niniejszym rozporządzeniem.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia będzie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na organy zarządzające ruchem oraz sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, uczestników ruchu drogowego, zarządców dróg i projektantów organizacji ruchu.

2. Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostanie przekazane w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

1. Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
2. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
3. Polskiego Kongresu Drogowego,
4. Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
5. Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych,
6. Ogólnopolskiej Izby Gospodarcza Drogownictwa,
7. Unii Metropolii Polskich,
8. Związku Powiatów Polskich,
9. Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
10. Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
11. Instytutu Transportu Samochodowego,
12. Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
13. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,

oraz zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie przepisów rozporządzenia nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa. Projektowane zmiany dają organom zarządzającym ruchem na drogach wewnętrznych oraz zarządcom (właścicielom) terenu, na którym usytuowane są te drogi, możliwość ustanowienia strefy ruchu.

Obciążenia finansowe będą dotyczyły właściwych zarządców (właścicieli) terenu, na którym usytuowane są drogi wewnętrzne i będą wynikały z konieczności zastosowania w organizacji ruchu na drogach wewnętrznych oznakowania strefy ruchu znakami: D-52 i D-53 oraz innymi znakami zgodnie z wymaganiami przepisów *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) i jej przepisów wykonawczych.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

d) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych
dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego
i warunków ich umieszczania na drogach**

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 oraz z 2008 r. Nr 67, poz. 413, Nr 126, poz. 813 i Nr 235, poz. 1596) w załączniku nr 1 do rozporządzenia, w części 5 „Znaki informacyjne” po pkt 5.2.54. dodaje się pkt 5.2.55. i 5.2.56. w brzmieniu:

„5.2.55. Strefa ruchu



Rys. 5.2.55.1. Znak D-52

Znak D-52 „strefa ruchu” (rys. 5.2.55.1.) stosuje się w celu oznakowania ustalonej strefy ruchu. Znak ten umieszcza się na początku strefy ruchu na wszystkich drogach doprowadzających do niej ruch.

Decyzję o ustaleniu takiej strefy podejmuje zarządca (właściciel) terenu, na którym położona jest strefa ruchu. W strefie ruchu stosuje się znaki takie jak na drogach wewnętrznych (pkt 5.2.52.), tj. z grupy małych lub mini.

5.2.56. Koniec strefy ruchu



Rys. 5.2.56.1. Znak D-53

Znak D-53 „koniec strefy ruchu” (rys. 5.2.56.1.) stosuje się w celu wskazania wyjazdu z drogi wewnętrznej położonej w strefie ruchu na drogę publiczną zarządzaną przez administrację rządową lub samorządową. Znak ten umieszcza się na wszystkich drogach wylotowych ze strefy oznakowanej znakami D-52, w tym samym przekroju poprzecznym

drogi co znak D-52. Znak ten może być umieszczony po lewej stronie jezdni, na odwrotnej stronie znaku D-52”.”

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817, Nr 168, poz. 1323.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Dotychczasowe przepisy *rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*, nie zawierają przepisów określających wymagania techniczne oraz zasady umieszczania znaków pionowych ustalających „strefę ruchu”.

Celem projektowanych zmian jest wprowadzenie do przepisów załącznika nr 1 wzoru znaków pionowych: D-52 „strefa ruchu” oraz D-53 „koniec strefy ruchu”, które ustalają strefę ruchu, a także zasad umieszczania tych znaków na drogach wewnętrznych prowadzących do strefy ruchu. Ustanowienie strefy ruchu rozszerza zastosowanie przepisów *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* na obszar wyznaczonej tymi znakami strefy ruchu. Organy zarządzające ruchem w strefie ruchu, ustalając organizację ruchu na drogach wewnętrznych są zobowiązane do oznakowania strefy ruchu znakami: D-52 i D-53 oraz innymi znakami zgodnie z wymaganiami przepisów *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) i jej przepisów wykonawczych.

Wejście w życie rozporządzenia przyczyni się do dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym do uniknięcia znacznych kosztów społecznych i materialnych wynikających ze skutków ewentualnych wypadków.

Proponowana w projekcie rozporządzenia data jego wejścia w życie (60 dni od dnia ogłoszenia) wynika z potrzeby zastosowania okresu przygotowawczego dla wykonania oznakowania wprowadzanego niniejszym rozporządzeniem.

Przedłożony projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia będzie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Rozwiązania zawarte w projekcie *rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Rozporządzenie oddziałuje na organy zarządzające ruchem oraz sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, uczestników ruchu drogowego, zarządców dróg i projektantów organizacji ruchu.

2. Konsultacje społeczne

Projektowane rozporządzenie zostaną przekazane w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

1. Klubu Inżynierii Ruchu „Klir”,
2. Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
3. Polskiego Kongresu Drogowego,
4. Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
5. Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych,
6. Ogólnopolskiej Izby Gospodarcza Drogownictwa,
7. Unii Metropolii Polskich,
8. Związku Powiatów Polskich,
9. Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
10. Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
11. Instytutu Transportu Samochodowego,
12. Instytutu Badawczego Dróg i Mostów,
13. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,

oraz zamieszczone na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie przepisów rozporządzenia nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa. Projektowane zmiany dają organom zarządzającym ruchem na drogach wewnętrznych oraz zarządcom (właścicielom) terenu, na którym usytuowane są te drogi, możliwość ustanowienia strefy ruchu.

Obciążenia finansowe będą dotyczyły właściwych zarządców (właścicieli) terenu, na którym usytuowane są drogi wewnętrzne i będą wynikały z konieczności zastosowania w organizacji ruchu na drogach wewnętrznych oznakowania strefy ruchu znakami: D-52 i D-53 oraz innymi znakami zgodnie z wymaganiami przepisów *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) i jej przepisów wykonawczych.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

d) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE
RADY MINISTRÓW**

z dnia

w sprawie rozciągnięcia stosowania przepisów ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Na podstawie art. 174 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.¹⁾ zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) ruchomości, na które rozciąga się stosowanie, w całości lub w części, przepisów działu II rozdziału 6 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, zwanej dalej "ustawą", w zakresie ich przechowywania, oszacowania i sprzedaży,
- 2) przypadki, w których może nastąpić nieodpłatne przekazanie ruchomości, o których mowa w pkt 1, lub ich zniszczenie,
- 3) sposób rozliczania wydatków związanych z przechowywaniem lub sprzedażą ruchomości niestanowiących własności Skarbu Państwa.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o "likwidacji ruchomości", rozumie się przez to czynności związane ze sprzedażą, nieodpłatnym przekazaniem lub zniszczeniem ruchomości.

§ 3. Przepisy działu II rozdziału 6 ustawy dotyczące przechowywania, oszacowania i sprzedaży ruchomości stosuje się do ruchomości:

- 1) które stały się własnością Skarbu Państwa albo powiatu na podstawie:
 - a) prawomocnego orzeczenia przepadku przedmiotów, wydanego w postępowaniu karnym, w postępowaniu w sprawach o przestępstwa skarbowe i wykroczenia skarbowe, w postępowaniu administracyjnym, w postępowaniu cywilnym oraz w postępowaniu w sprawach o wykroczenia,
 - b) przepisów o rzeczach znalezionych oraz o likwidacji niepodjętych depozytów i nieodebranych rzeczy,
 - c) darowizny, zrzeczenia się, dziedziczenia ustawowego oraz objęcia w posiadanie rzeczy niczyjej,
 - d) prawomocnego orzeczenia kary konfiskaty mienia,
 - e) przepisów o majątkach opuszczonych i poniemieckich,
- 2) niestanowiących własności Skarbu Państwa, jeżeli podlegają likwidacji na podstawie:
 - a) przepisów prawa karnego lub celnego,
 - b) przepisów o rzeczach znalezionych oraz o likwidacji niepodjętych depozytów i nieodebranych rzeczy,

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 172, poz. 1438, z 2006 r., Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 157, poz. 1119, Nr 133, poz. 935, Nr 187, poz. 1381, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 115, poz. 794, Nr 176, poz. 1243, Nr 192, poz. 1378, z 2008 r. Nr 209, poz. 1318 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 39, poz. 308, Nr 157, poz. 1241 i Nr 201, poz. 1540.

z wyjątkiem:

- rzeczy znalezionych w budynkach publicznych oraz w środkach transportu publicznego,
- przedmiotów stanowiących sprzęt i ekwipunek wojskowy oraz sprzęt i ekwipunek policyjny,
- przedmiotów, których posiadanie wymaga zezwolenia organów administracji publicznej,
- ryb i sprzętu rybackiego, podlegających zatrzymaniu na podstawie przepisów o rybołówstwie morskim,
- mienia wydobytego z morza,
- wykopalisk i znalezisk archeologicznych w rozumieniu przepisów o ochronie dóbr kultury.

§ 4. 1. Przepisy działu II rozdziału 6 ustawy dotyczące organu egzekucyjnego stosuje się odpowiednio do:

- 1) dyrektorów izb celnych, wyznaczonych przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, w zakresie przechowywania i likwidacji ruchomości, które:
 - a) zostały przejęte na własność Skarbu Państwa na podstawie rozstrzygnięć wydanych w postępowaniu w sprawach celnych lub w sprawach o przestępstwa skarbowe i wykroczenia skarbowe albo w postępowaniu dotyczącym likwidacji niepodjętych depozytów i nieodebranych rzeczy, a znajdujących się w dyspozycji organów celnych,
 - b) zostały przejęte na własność Skarbu Państwa w drodze nieodpłatnego przekazania lub zrzeczenia się, w przypadkach przewidzianych w przepisach prawa celnego,
 - c) znajdują się w dyspozycji organów celnych i podlegają likwidacji na podstawie przepisów o postępowaniu karnym i prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego, prawa celnego, przepisów o rzeczach znalezionych oraz przepisów o likwidacji niepodjętych depozytów i nieodebranych rzeczy,
 - 2) starostów:
 - a) w zakresie przechowywania rzeczy znalezionych
 - b) w zakresie likwidacji ruchomości, które zostały przejęte na rzecz powiatu na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym
 - 3) naczelników urzędów skarbowych - w odniesieniu do przechowywania oraz likwidacji ruchomości innych niż określone w pkt 1 i 2
- zwanych dalej "organem likwidacyjnym".

2. Przepisy działu II rozdziału 6 ustawy dotyczące poborcy skarbowego stosuje się odpowiednio do pracownika urzędu organu likwidacyjnego, upoważnionego do likwidacji ruchomości.

3. O ile dalsze przepisy niniejszego rozporządzenia nie stanowią inaczej, przepisy działu II rozdziału 6 ustawy dotyczące zobowiązanego stosuje się do właściciela ruchomości niestanowiącej własności Skarbu Państwa lub ostatniego właściciela ruchomości przed przejęciem jej na własność Skarbu Państwa.

§ 5. 1. Do oszacowania wartości ruchomości podlegających sprzedaży stosuje się przepisy art. 99 § 1, 3 i 4 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przepisów, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się do ruchomości, których wartość została oszacowana przez organ likwidacyjny lub biegłego wezwanego przez ten organ przed przejęciem ruchomości na własność Skarbu Państwa albo powiatu, jeżeli od daty tego oszacowania nie upłynął rok, a z innych okoliczności nie wynika, aby w tym okresie ich wartość mogła ulec zmianie.

§ 6. 1. Do przechowywania ruchomości stosuje się odpowiednio przepisy art. 100-103 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przepis art. 100 § 1 ustawy, w części dotyczącej pozostawienia ruchomości pod dozorem zobowiązanego lub jego dorosłego domownika albo innej osoby, stosuje się w szczególnie uzasadnionych przypadkach.

§ 7. 1. Do sprzedaży ruchomości stosuje się przepisy art. 104 i 105 oraz art. 105a § 1-3, 5 i 6, a także art. 105b-108 ustawy oraz przepisy aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 109 § 1 i 2 ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Nie stosuje się przepisu art. 107 § 2a ustawy w części dotyczącej wierzyciela i zobowiązanego oraz przepisu art. 107a § 1 ustawy w części dotyczącej wyrażania zgody na przetarg ofert.

3. Do sprzedaży: Straży Granicznej, Policji, Urzędowi Ochrony Państwa, Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej, jednostkom organizacyjnym Służby Celnej i Inspekcji Celnej ruchomości będących pojazdami samochodowymi i podlegających likwidacji w przypadkach, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 lit. a) i b) i ust. 2 lit. b, stosuje się odpowiednio art. 105 § 3 ustawy.

§ 8. 1. Ruchomości stanowiące dobra kultury w rozumieniu przepisów o ochronie dóbr kultury przekazuje się nieodpłatnie państwowym instytucjom kultury.

2. Do wydania opinii, czy ruchomość stanowi dobro kultury, oraz do wskazania państwowej instytucji kultury, której ruchomość może być przekazana, jest właściwy wojewódzki konserwator zabytków, a w przypadku materiałów bibliotecznych - dyrektor Biblioteki Narodowej w Warszawie.

§ 9. 1. Ruchomości nienadające się do obrotu handlowego, a przedstawiające wartość użytkową, mogą być przekazane nieodpłatnie zakładom opieki zdrowotnej, jednostkom organizacyjnym pomocy społecznej, szkołom i placówkom oświatowym, instytucjom kultury, organizacjom charytatywnym, organom administracji publicznej oraz szkołom wyższym, jednostkom badawczo-rozwojowym lub innym jednostkom organizacyjnym prowadzącym badania naukowe lub prace rozwojowe, jeżeli mogą być przez te podmioty wykorzystane przy realizacji ich zadań statutowych, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przekazanie ruchomości, które naruszałoby prawo autorskie lub prawo pokrewne albo prawo własności przemysłowej, może dojść do skutku, jeżeli właściciel prawa wyrazi na to zgodę lub gdy podmiot, o którym mowa w ust. 1, zobowiąże się do usunięcia z niej znamion naruszonego prawa, o ile jest to możliwe.

3. Ruchomości nadające się do obrotu handlowego inne niż określone w art. 105 § 2 i 4 oraz art. 109 § 1 pkt 2 ustawy mogą być w przypadku kłęski żywiolowej, w rozumieniu przepisów o stanie kłęski żywiolowej, przekazane nieodpłatnie podmiotom, o których mowa w ust. 1, jeżeli przekazanie tych ruchomości przyczyni się do złagodzenia bezpośrednich skutków takiej kłęski.

4. Ruchomości, których dopuszczenie do obrotu handlowego wymaga uzyskania certyfikatu zgodności, mogą być przekazane nieodpłatnie podmiotom wykonującym badania laboratoryjne, jeżeli koszt uzyskania certyfikatu zgodności przekraczałby spodziewane wpływy ze sprzedaży tych ruchomości, a ruchomości mogą być wykorzystane do celów badawczych.

§ 10. 1. Przepisy § 9 ust. 1, 3 i 4 mają zastosowanie wyłącznie do ruchomości, które stanowią własność Skarbu Państwa.

2. Nieodpłatne przekazanie ruchomości, o których mowa w § 9 ust. 1, 3 i 4, następuje za zgodą dyrektora właściwej miejscowo izby skarbowej.

3. Zgoda, o której mowa w ust. 2, może być udzielana każdorazowo albo na przekazywanie ruchomości w określonym czasie lub w zakresie określonych rodzajów ruchomości.

4. Nieodpłatne przekazanie następuje na podstawie protokołu zdawczo-odbiorczego, w którym podaje się wartość szacunkową przekazywanych ruchomości, określoną w sposób wskazany w § 5.

§ 11. 1. Ruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa albo powiatu, których likwidacja, w sposób określony w § 7 lub 8 oraz ruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa, których likwidacja, w sposób określony w § 9, nie doszła do skutku, mogą być zniszczone.

2. Zakwalifikowanie ruchomości do zniszczenia następuje przez komisję powołaną przez organ likwidacyjny. Zniszczenia dokonuje się komisyjnie. Z czynności zniszczenia sporządza się protokół.

§ 12. 1. Wydatki związane z przechowywaniem lub sprzedażą ruchomości niestanowiących własności Skarbu Państwa pokrywa się z kwot uzyskanych ze sprzedaży tych ruchomości.

2. Wydatki, o których mowa w ust. 1, w części przekraczającej kwotę uzyskaną ze sprzedaży, pokrywa się z budżetu państwa.

3. Środki pieniężne z tytułu nadwyżki kwoty uzyskanej ze sprzedaży ruchomości, o której mowa w ust. 1, nad wydatkami związanymi z jej przechowywaniem lub sprzedażą przechowuje się na rachunku depozytowym organu likwidacyjnego do czasu rozstrzygnięcia sprawy własności ruchomości.

§ 13. Traci moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 kwietnia 2002 r. w sprawie rozciągnięcia stosowania przepisów ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. Nr 50, poz. 49).

§ 14. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem r.

Prezes Rady Ministrów

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia ma na celu dostosowanie go do nowego brzmienia upoważnienia zawartego w art. 174 ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (t.j. Dz.U. z 2005 r. Nr 229, poz. 1954, z późn. zm.).

Dotychczasowe brzmienie art. 174 ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji było następujące: „Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, rozciągnąć stosowanie w całości lub w części przepisów działu II rozdziału 6 w zakresie przechowywania, oszacowania i sprzedaży zajętych ruchomości na określone ruchomości, które stały się własnością Skarbu Państwa na podstawie przepisów o likwidacji mienia, o przepadku mienia, z tytułu spadków lub z innych tytułów albo gdy Skarb Państwa na podstawie szczególnych przepisów jest upoważniony do sprzedaży cudzej ruchomości. Rozporządzenie to w szczególności określi przypadki, w których może nastąpić nieodpłatne przekazanie ruchomości lub ich niszczenie, a także sposób rozliczania wydatków związanych z przechowywaniem lub sprzedażą ruchomości niestanowiących własności Skarbu Państwa”.

W projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, w art. 3 zaproponowano następujące brzmienie: „Rada Ministrów może, w drodze rozporządzenia, rozciągnąć stosowanie w całości lub w części przepisów działu II rozdziału 6 w zakresie przechowywania, oszacowania i sprzedaży zajętych ruchomości na określone ruchomości, które stały się własnością Skarbu Państwa albo powiatu na podstawie przepisów o likwidacji mienia, o przepadku mienia, z tytułu spadków lub z innych tytułów albo gdy Skarb Państwa na podstawie szczególnych przepisów jest upoważniony do sprzedaży cudzej ruchomości. Rozporządzenie to w szczególności określi przypadki, w których może nastąpić nieodpłatne przekazanie ruchomości przez Skarb Państwa albo powiat lub ich niszczenie, a także sposób rozliczania wydatków związanych z przechowywaniem lub sprzedażą ruchomości niestanowiących własności Skarbu Państwa”.

Zmiana delegacji ustawowej ogranicza się bowiem do konieczności rozciągnięcia przepisów działu II rozdziału 6 w zakresie przechowywania, oszacowania i sprzedaży zajętych ruchomości również na powiat, który na mocy nowych uregulowań zawartych w art. 130a ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw stał się jednostką właściwą do wykonywania zadań związanych z oszacowaniem, sprzedażą lub zniszczeniem likwidacją pojazdów. Dotychczas powyższe kompetencje były

zastrzeżone wyłącznie dla naczelników urzędów skarbowych reprezentujących Skarb Państwa. W związku z przeniesieniem tych zadań z naczelników urzędów skarbowych na powiat, jako zadań własnych powiatu, konieczne jest rozszerzenie kompetencji „organów likwidacyjnych” na starostów, a zatem niezbędne jest przeprowadzenie w w/w zakresie zmian przedmiotowego rozporządzenia.