Warszawa, dnia 30 kwietnia 2021 r.

**ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH UZGODNIEŃ MIĘDZYRESORTOWYCH**

**do projektu ustawy o zmianie – ustawy Prawo o ruchu drogowym** (nr 94 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Lp. | **Podmiot zgłaszający uwagę** | **Treść uwagi** | **Stanowisko projektodawcy** |
| 1. | **RCL** | 1) W zmienianym art. 66 ust. 1a ustawy Prawo o ruchu drogowym wskazano kategorie pojazdów, które powinny być wyposażone w homologowany ogranicznik prędkości ograniczający maksymalną prędkość do 100 km/h – pojazdy kategorii M2 i M3, oraz do 90 km/h – pojazdy kategorii N2 i N3. Zgodnie z informacjami zawartymi w uzasadnieniu projektu, zmiana ww. przepisu polega na tym, że zachowano obowiązek dotyczący wyposażenia pojazdów w homologowany ogranicznik prędkości (w niezmienionym zakresie), z tym że terminologię w zakresie określenia pojazdów, których dotyczy ten obowiązek, dostosowano do terminologii stosowanej w przepisach Unii Europejskiej. Powyższe oznacza, że *de facto* w nowelizowanym przepisie nie wprowadza się żadnej zmiany normatywnej. W związku z tym, proponuje się rozważenie celowości wprowadzenia ww. zmiany (co do zasady, nie dokonuje się zmian, które nie mają waloru normatywnego albo nie są tzw. zmianami wynikowymi).  2) Zgodnie z proponowanym brzmieniem  art. 67 ust. 4 pkt 6 Prd, do wniosku o odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, należy dołączyć inne dokumenty przedstawiające dane techniczne pojazdu w zakresie wnioskowanego odstępstwa. RCL zauważa, że ww. przepis w proponowanym brzmieniu jest nieprecyzyjny, a przez to budzi wątpliwości pod kątem tego, czy spełnia wymóg określoności przepisów prawa oraz może budzić wątpliwości w praktyce jego stosowania, ponieważ właściciel lub posiadacz pojazdu *de facto* nie wiedzą, jakie dokumenty, zgodnie z tym przepisem, powinny być przez nich dołączone do przedmiotowego wniosku. Mając powyższe na względzie, proponowany przepis powinien zostać poddany ponownej analizie i tak skonstruowany, aby nie budził ww. wątpliwości. Ponadto proponuje się rozważyć, czy do wniosku, oprócz dokumentów wymienionych w projektowanym art. 67 ust. 4 Prd, nie powinien być dołączony również dowód uiszczenia opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd. Obecnie z projektowanych przepisów nie wynika, w którym momencie i jak właściciel lub posiadacz pojazdu mają potwierdzić uiszczenie tej opłaty.  Jednocześnie zauważa się, że obecnie z proponowanego brzmienia art. 67 ust. 4 Prd wynika, że w przypadku każdego dokumentu, który należy dołączyć do wniosku, jest wymagany oryginał dokumentu. Powstaje pytanie, czy w każdym przypadku to jest uzasadnione i konieczne, a tym samym czy nie byłaby wystarczająca kopia dokumentu, np. w przypadku dowodu własności pojazdu lub dokumentu potwierdzającego powierzenie pojazdu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną podmiotowi polskiemu albo zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.  3) Proponowany art. 2 projektu potwierdza, że zachowują ważność wydane przez ministra właściwego do spraw transportu przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy decyzje w sprawie wydania odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd (co jest związane z faktem, że zmienia się organ właściwy do wydawania ww. decyzji – po dniu wejścia w życie projektowanej ustawy organem właściwym w tych sprawach będzie Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, a obecnie jest nim minister właściwy do spraw transportu). Proponowany art. 2 budzi jednak wątpliwości w zakresie, w jakim obejmuje jedynie decyzje w sprawie wydania odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, wydane przez ministra właściwego do spraw transportu przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a nie obejmuje ww. decyzji, które zostaną wydane przez tego ministra po dniu wejścia w życie projektowanej ustawy. Taka możliwość wynika z art. 3 projektowanej ustawy, który przesądza, że sprawy wszczęte a niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy toczą się dalej na podstawie przepisów dotychczasowych. W tym zakresie konieczne jest skorygowanie proponowanego art. 2.  4) Uzasadnienie do projektu ustawy należy uzupełnić o szczegółowe informacje dotyczące nowo dodanych przepisów art. 67 ust. 3 i 5–8 Prd.  5) Przedmiotowy projekt ustawy wymaga dopracowania pod względem legislacyjnoredakcyjnym. | Wyjaśnienia MI w zakresie tej uwagi zostały przyjęte przez RCL.  Uwagi zostały uwzględnione, z wyjątkiem uwagi dotyczącej załączania oryginału do wniosku.  Wyjaśnienie MI w tym zakresie zostało przyjęte przez RCL.  Uwaga została uwzględniona.  Uwaga została uwzględniona.  Uwagi zostały uwzględnione. |
| 2. | **MSZ** | Obecne brzmienie przepisu art. 67 ust. 3 nie daje możliwości zwolnienia z ponoszenia opłat przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych oraz  ich członków nawet w przypadku zapewnienia wzajemności przez ich państwa wysyłające.  Projektowana zmiana w proponowanym brzmieniu może spowodować – na zasadzie wzajemności – objęcie polskich misji opłatami w państwach przyjmujących a dodatkowo opłaty te – biorąc pod uwagę specyfikę wymienionych państw – mogą być znacznie wyższe niż te, które obowiązywać będą w Polsce. Zasadnym byłoby wprowadzenie rozwiązań umożliwiających zwolnienie misji dyplomatycznych oraz  ich  członków z opłaty w przypadku zapewnienia wzajemności przez państwo wysyłające.  W odniesieniu do propozycji brzmienia  art. 67 ust. 4, wprowadzającego konieczność dołączenia do wniosku o uzyskanie odstępstwa szeregu dodatkowych dokumentów należy podkreślić, że zgodnie z dotychczasową praktyką, misje występowały o  uzyskanie odstępstwa notą werbalną, w której przekazywane były wszelkie wymagane dane dotyczące pojazdu (marka, model, rocznik, nr VIN) oraz informacje na temat właściciela pojazdu oraz warunkach technicznych, co do których miało być wydane odstępstwo. Dane te (bez żadnych innych dokumentów) były następnie przekazywane pismem do Ministerstwa Infrastruktury, zawierającym wniosek o podjęcie stosownej decyzji w sprawie.  Ministerstwo Spraw Zagranicznych wyraża stanowisko, że wprowadzenie dodatkowych wymogów do uzyskania odstępstwa może  znacząco utrudnić lub nawet uniemożliwić rejestrację pojazdów misji dyplomatycznych i ich członków, co w praktyce może również przełożyć się na utrudnienia dla polskich przedstawicielstw dyplomatycznych za granicą. Mając na uwadze powyższe, a także tymczasowy charakter pobytu członków misji państw obcych na terytorium RP, zasadnym jest rozważenie włączenia do projektowanej ustawy przepisów ustalających osobny tryb występowania o wydanie odstępstwa od warunkach technicznych pojazdów misji dyplomatycznych oraz ich członków. | Uwagi zostały uwzględnione. |
| 3. | **MF** | W projekcie przewidziano, iż wydawanie odstępstw od warunków technicznych pojazdów, realizowane dotychczas przez Ministra Infrastruktury, ma znaleźć się we właściwości Dyrektora TDT.  Przedstawione w tabeli pkt 6 OSR kwoty, w świetle projektowanych zmian, wymagają korekty:  1) wskazane saldo dla TDT w poszczególnych latach nie wynika z różnicy pomiędzy prognozowanymi dochodami a planowanymi wydatkami. W wierszu saldo dla TDT wskazano 2,32 mln zł, a powinno być 3,27 mln zł. W konsekwencji należy również zweryfikować kwoty w wierszu Saldo ogółem;  2) zgodnie z OSR do projektu ustawy „przychód budżetu państwa stanowi w każdym roku 30% zweryfikowanego zysku TDT oraz 51% PIT pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących pracę związaną z odstępstwami”. Jednak określona w ustawie o dozorze technicznym wpłata do budżetu państwa (30%) odnosi się do zysku netto jednostki, a więc należy ją rozpatrywać w kontekście wszystkich kosztów, a nie tylko przepisanych do procesu wydawania decyzji;  3) z informacji zamieszczonych w pkt 6 i 7 OSR, wynika że dane w roku „0” obliczono przy założeniu wejścia w życie ustawy z dniem 1 czerwca 2020 r. Mając na uwadze harmonogram prac nad ustawą należy dokonać stosownej korekty OSR | W projekcie dokonano korekty OSR w zakresie uwagi nr 1 i 3.  Wyjaśnienia w zakresie uwagi nr 2 zostały przyjęte przez MF. |