

Kraków, 31.08.2026 r.

Minister Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

złożona na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870, ze zm.), w sprawie wprowadzenia obowiązku weryfikacji świadectw zgodności WE (CoC) przy rejestracji pojazdów używanych sprowadzanych z innych państw Unii Europejskiej oraz zapewnienia rzetelności danych technicznych wpisywanych na tej podstawie do dowodów rejestracyjnych

I. Przedmiot petycji

Na podstawie art. 2 ust. 3 pkt 1 ustawy o petycjach wnoszę o podjęcie przez Ministra Infrastruktury inicjatywy zmiany przepisów: ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251, ze zm.; dalej: „ustawa”) oraz rozporządzeń wykonawczych do tej ustawy, w zakresie dotyczącym wprowadzenia obowiązku weryfikacji świadectw zgodności WE (CoC) przy rejestracji pojazdów używanych sprowadzanych z innych państw Unii Europejskiej oraz zapewnienia rzetelności danych technicznych wpisywanych na tej podstawie do dowodów rejestracyjnych, z uzasadnieniem przedstawionym poniżej.

II. Uzasadnienie

1. Rozbieżność praktyki rejestracyjnej: obowiązek CoC dla pojazdów nowych a jego brak dla pojazdów używanych sprowadzanych z państw Unii Europejskiej

Pojazd nowy, sprzedawany w Polsce, rejestrowany jest na podstawie świadectwa zgodności WE (CoC – Certificate of Conformity) zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy. CoC zawiera pełne, zweryfikowane w procesie homologacji typu dane techniczne pojazdu, w tym kategorię pojazdu, numer świadectwa homologacji typu WE oraz normę emisji spalin.

Tymczasem w przypadku pojazdu używanego sprowadzonego z innego państwa Unii Europejskiej – mimo że dla takiego pojazdu świadectwo CoC z reguły istnieje i jest możliwe do zidentyfikowania (np. na podstawie danych z zagranicznego dowodu rejestracyjnego) – do rejestracji w Polsce wystarcza sam zagraniczny dowód rejestracyjny wraz z zaświadczeniem o pozytywnym wyniku badania technicznego. Diagnosta ustala dane techniczne pojazdu na podstawie zagranicznego dowodu rejestracyjnego oraz katalogów marek i typów pojazdów, a nie na podstawie CoC czy prowadzonego przez Instytut Transportu Samochodowego rejestru świadectw homologacji – mimo że w przypadku pojazdów z Unii Europejskiej weryfikacja taka byłaby, w odróżnieniu od pojazdów spoza Unii, technicznie prosta do przeprowadzenia.

Dla porównania: w Niemczech pojazd już zarejestrowany w innym państwie UE może co do zasady zostać zarejestrowany bez CoC, o ile posiadanie homologacji typu WE zostanie wykazane w inny sposób – w praktyce jednak to CoC jest standardowym, najczęściej wymaganym przez urzędy dowodem tej homologacji; w jego braku dopuszczalne jest wykazanie tego faktu innym dokumentem

(potwierdzenie producenta albo urzędowo uznanego rzeczoznawcy). Jeżeli natomiast nie da się w ogóle wykazać istnienia homologacji typu WE, konieczne jest uzyskanie tzw. Einzelbetriebserlaubnis (indywidualnego dopuszczenia do ruchu) na podstawie opinii rzeczoznawcy sporządzonej wg § 21 StVZO. Praktyka ta jest więc bardziej rygorystyczna niż polska: CoC jest tam w praktyce standardowo egzekwowany jako dowód, a na wypadek jego braku istnieje sformalizowana ścieżka zastępcza – czego w Polsce dla pojazdów używanych brakuje.

2. Konsekwencje dla jakości danych w dowodach rejestracyjnych

Dane takie jak kategoria pojazdu (rubryka J w ujednoliconym unijnym wzorze dowodu rejestracyjnego, zgodnie z dyrektywą 1999/37/WE), numer świadectwa homologacji typu WE (rubryka K) czy norma emisji spalin Euro (adnotacja urzędowa V.9) pochodzą ze świadectwa homologacji/CoC. Gdy rejestracja odbywa się bez CoC, rubryki te pozostają puste lub są uzupełniane w sposób niepełny na podstawie katalogów, a nie oficjalnego dokumentu homologacyjnego. Kategoria pojazdu jest wprowadzanie obiektywną cechą techniczną wynikającą z parametrów konstrukcyjnych (załącznik nr 2 do ustawy), niemniej bez CoC lub równoważnego dokumentu żaden podmiot w systemie – ani właściciel, ani diagnosta, ani organ rejestrujący – nie dysponuje formalnym, autorytatywnym potwierdzeniem, do jakiej kategorii dany pojazd należy, co utrudnia stosowanie wielu przepisów ustawy oraz rozporządzeń wykonawczych różnicujących wymagania według kategorii pojazdu.

3. Przykład z praktyki: pomijanie przedłożonego CoC oraz rozbieżność w ustalaniu masy własnej pojazdu (rubryka G)

Wnoszący petycję przeszedł procedurę sprostowania danych rejestracyjnych trzech pojazdów, co pozwala zilustrować praktyczną skalę opisanego problemu. W przypadku dwóch z tych pojazdów – posiadających świadectwo zgodności WE (CoC), którego istnienie zostało następnie potwierdzone w prowadzonej przez Instytut Transportu Samochodowego bazie/systemie Patronat – ujawniła się rozbieżność w sposobie ustalania masy własnej pojazdu (rubryka G dowodu rejestracyjnego). Zgodnie z § 16 pkt 9 załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach, w rubryce G wpisuje się masę własną pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, ale bez kierującego. Tymczasem masa pojazdu gotowego do jazdy wpisywana w niemieckim dowodzie rejestracyjnym na podstawie CoC obejmuje – zgodnie z unijną definicją stosowaną w procedurze homologacji typu – zryczałtowaną masę kierowcy w wysokości 75 kg. W praktyce diagnosty przepisują wartość niemiecką bezpośrednio, bez pomniejszenia jej o tę zryczałtowaną wartość, co jest niezgodne z definicją rubryki G obowiązującą w polskich przepisach. Rozbieżność tę prawidłowo wychwytuje i przelicza system Patronat, korzystając z danych CoC skatalogowanych przez Instytut Transportu Samochodowego.

Przy pierwszym z tych pojazdów świadectwo CoC było w posiadaniu wnoszącego petycję już w momencie pierwszej rejestracji pojazdu w Polsce – mimo to zarówno diagnosta sporządzający dokument identyfikacyjny pojazdu, jak i urzędnik rejestrujący pojazd odmówili uwzględnienia przedłożonego dokumentu, określając go jako niepotrzebny. Rozbieżność w rubryce G została ujawniona i skorygowana dopiero po latach, w toku odrębnie zainicjowanej przez właściciela procedury sprostowania danych.

Trzeci z pojazdów, wyprodukowany w Polsce, posiadał wyciąg z krajowego świadectwa homologacji typu (numer w formacie PL*0000*00), które urząd rejestrujący skierował do skatalogowania przez Instytut Transportu Samochodowego – obecnie wszystkie dane tego pojazdu figurują poprawnie w systemie Patronat.

Opisane doświadczenie potwierdza empirycznie dwie tezy niniejszej petycji: po pierwsze, że nawet fizyczne przedłożenie ważnego CoC przez właściciela nie gwarantuje jego uwzględnienia przy obecnej, fakultatywnej praktyce – co przemawia za uczynieniem weryfikacji CoC/bazy Instytutu Transportu Samochodowego prawnym obowiązkiem, a nie jedynie możliwością (postulat z pkt III.1); po drugie, że system Patronat prowadzony przez Instytut Transportu Samochodowego w praktyce umożliwia prawidłową identyfikację i przeliczenie danych technicznych pojazdu na podstawie skatalogowanych świadectw homologacji/CoC, w tym danych istotnych z punktu widzenia rzetelności i zgodności dokumentacji rejestracyjnej ze stanem faktycznym, takich jak masa własna pojazdu – co potwierdza praktyczną wykonalność propozycji przedstawionej w pkt II.4 oraz III.2.

4. Propozycja pomocnicza: wykorzystanie bazy świadectw homologacji (system Patronat)

Instytut Transportu Samochodowego prowadzi ewidencję wydanych świadectw homologacji typu pojazdów kategorii M i N oraz udostępnia stacjom kontroli pojazdów system informatyczny (tzw. Patronat) wspierający ich pracę. Istnienie takiej bazy oznacza, że techniczne możliwości weryfikacji homologacji pojazdu (lub jej braku) w toku rejestracji bądź badania technicznego istnieją już dziś – brakuje jedynie powszechnego obowiązku prawnego korzystania z niej także przy rejestracji pojazdów używanych. Praktyczną wykonalność takiej weryfikacji – w tym prawidłowe przeliczanie danych technicznych pojazdu na podstawie skatalogowanego CoC – potwierdza opisane w pkt II.3 doświadczenie wnoszącego petycję.

III. Postulowane zmiany przepisów

1. Obowiązek weryfikacji świadectwa zgodności WE (CoC) przy rejestracji pojazdów używanych sprowadzanych z państw Unii Europejskiej

Wprowadzenie obowiązku przedstawiania świadectwa zgodności WE (CoC) – lub co najmniej weryfikacji jego istnienia i treści przez organ rejestrujący albo diagnostę w bazie prowadzonej przez Instytut Transportu Samochodowego – przy rejestracji pojazdu używanego sprowadzanego z innego państwa Unii Europejskiej, na wzór praktyki niemieckiej opisanej w pkt II.1. Pozwoliłoby to wyeliminować opisane w pkt II.3 przypadki pomijania przedłożonego CoC oraz wynikające z tego rozbieżności w danych technicznych wpisywanych do dowodu rejestracyjnego (np. w rubryce G).

2. Propozycja pomocnicza: weryfikacja świadectw homologacji dla pojazdów z Unii Europejskiej przy okresowym badaniu technicznym

Rozważenie – jako rozwiązania drugorzędne, ograniczonego np. do przypadków, w których w dowodzie rejestracyjnym brak jest numeru świadectwa homologacji typu WE (rubryka K) – rekomendacji dla stacji kontroli pojazdów dotyczącej odczytu numeru dopuszczenia z tabliczki znamionowej pojazdu i weryfikacji w bazie Instytutu Transportu Samochodowego właściwego świadectwa homologacji dla danego modelu. Z uwagi na dodatkowe obciążenie, jakie rozwiązanie to może stanowić dla stacji kontroli pojazdów, wnoszący petycję nie postuluje wprowadzenia go jako powszechnego obowiązku przy każdym badaniu okresowym.

IV. Oznaczenie podmiotu wnoszącego petycję

Imię i nazwisko:

Adres do korespondencji:

Adres e-mail:

V. Oświadczenie w przedmiocie ujawnienia danych osobowych (art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach)

☐ Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję moich danych osobowych (imienia i nazwiska) jako podmiotu wnoszącego petycję.

☒ Nie wyrażam zgody na ujawnienie ww. danych osobowych.

Z poważaniem,