



Prezes Rady Ministrów

Donald Tusk

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-116-25

UDER51

deregulacja

Pan Szymon HOŁOWNIA
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi
projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Projekt ma charakter deregulacyjny.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został
upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 71 w ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie informacji zawartej w jednym z dokumentów, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3, albo zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.”;
- 2) w art. 72:
 - a) w ust. 2:
 - po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:
 - „2a) pojazdu, którego własność przeszła na gminę na podstawie art. 50a ust. 2 zdanie drugie – w zakresie ust. 1 pkt 5;
 - 2b) pojazdu, wobec którego sąd orzekł przepadek na rzecz powiatu w związku z wnioskiem, o którym mowa w art. 130a ust. 10a zdanie pierwsze – w zakresie ust. 1 pkt 5;”;
 - w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
„9) pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie ust. 1 pkt 4, jeżeli informacja o aktualnym pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu jest zamieszczona w centralnej ewidencji pojazdów.”;
 - b) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:
„3b. Rejestracji można dokonać również na podstawie danych z dokumentów wymienionych w ust. 1 i 1b–3, zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, jeżeli dane te są dostępne w tej ewidencji.”;
- 3) po art. 72 dodaje się art. 72a w brzmieniu:

„Art. 72a. 1. W przypadku gdy pojazd wcześniej zarejestrowany w innym państwie członkowskim jest rejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ rejestrujący za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, o którym mowa w art. 80k ust. 1, pobiera dane pojazdu z bazy danych państwa członkowskiego, w którym pojazd był wcześniej zarejestrowany, jeżeli dane te są dostępne.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, organ rejestrujący porównuje z odpowiednimi danymi zamieszczonymi w dokumentach, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 1b–3.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się wyłącznie w zakresie danych aktualnie udostępnianych przy zastosowaniu urządzeń, oprogramowania i procedur określonych w art. 80l.”;

4) w art. 73:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Składający wniosek o rejestrację pojazdu może wnioskować o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, jeżeli pojazd był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada tablice (tablicę) rejestracyjne zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a. Do wniosku o rejestrację pojazdu właściciel pojazdu załącza oświadczenie, że posiada tablice (tablicę) rejestracyjne utrzymane w należyтым stanie i czytelne, a umieszczony na nich znak legalizacyjny nie jest uszkodzony. Starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny. Jeżeli do wniosku o rejestrację pojazdu nie dołączono oświadczenia albo posiadane tablice (tablica) rejestracyjne nie są zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a, stosuje się przepis ust. 1.”,

b) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa–1ak w brzmieniu:

„1aa. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1a zdanie drugie, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

1ab. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, składa się:

- 1) za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji umożliwiającej złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, za pośrednictwem tego ministra, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, po uwierzytelnieniu na zasadach określonych w art. 20a ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1557 i 1717) lub
- 2) w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 1b–3, lub danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, podpisanego przez wnioskodawcę.

lac. Podpisanie wniosku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 2, odbywa się za pomocą urządzenia umożliwiającego złożenie podpisu odwzorowującego elektronicznie podpis własnoręczny.

lad. Złożenie podpisu pod wnioskiem o rejestrację pojazdu za pomocą urządzenia, o którym mowa w ust. 1ac, jest równoznaczne ze złożeniem podpisu własnoręcznego.

lae. Urządzenie, o którym mowa w ust. 1ac, zapewnia integralność danych stanowiących odwzorowanie podpisu własnoręcznego wnioskodawcy z dokumentem utrwalonym w postaci elektronicznej stanowiącym wniosek o rejestrację pojazdu.

laf. W przypadku braku możliwości złożenia podpisu w sposób, o którym mowa w ust. 1ac, na wydruku dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, o którym mowa w ust. 1ab pkt 2, składa się podpis własnoręczny.

lag. Minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę, o której mowa w ust. 1ab pkt 1, umożliwiającą złożenie wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu:

- 1) publicznej aplikacji mobilnej, o której mowa w ustawie z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel (Dz. U. z 2024 r. poz. 1275 i 1717), albo
- 2) usługi sieciowej.

lah. Imię i nazwisko składającego wniosek o rejestrację pojazdu, jego numer PESEL oraz numer telefonu komórkowego, adres poczty elektronicznej lub adres do

doręczeń elektronicznych za jego zgodą mogą być przekazane do rejestru danych kontaktowych osób fizycznych, o którym mowa w rozdziale 3a ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

1ai. W przypadku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 2, starosta wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów w zakresie i na zasadach określonych w art. 80b–80bb.

1aj. W przypadku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 1, administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje właściwemu staroście informację o złożonym wniosku o rejestrację pojazdu przez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący tę ewidencję do pobrania za pomocą systemu teleinformatycznego, z wykorzystaniem którego starosta wykonuje zadania związane z rejestracją pojazdów.

1ak. W przypadku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 1, jeżeli starosta stwierdzi brak właściwości w zakresie rejestracji pojazdu, powiadamia o tym administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, wskazując organ właściwy. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje właściwemu staroście informację o złożonym wniosku o rejestrację pojazdu przez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący tę ewidencję do pobrania za pomocą systemu teleinformatycznego, z wykorzystaniem którego starosta wykonuje zadania związane z rejestracją pojazdów.”,

c) w ust. 1e w pkt 1 po wyrazach „art. 72 ust. 1b–3, 4 i 5” dodaje się wyrazy „oraz art. 72a;”;

5) w art. 73aa:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku nabycia pojazdu w drodze spadku termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, o którym mowa w ust. 1, wynosi 60 dni od dnia prawomocnego orzeczenia sądu o stwierdzeniu nabycia spadku albo sporządzenia aktu poświadczenia dziedziczenia.”,

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

„2a. W przypadku nabycia pojazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wycofanego czasowo z ruchu termin, o którym mowa w ust. 1, biegnie od dnia, w którym upłynął

okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu określony w decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.”,

c) w ust. 5 wyrazy „ust. 1 i 3” zastępuje się wyrazami „ust. 1, 2 i 3”;

d) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Przepisów ust. 1 nie stosuje się, w przypadku gdy właścicielem pojazdu:

- 1) przejętego na podstawie art. 50a ust. 2 zdanie drugie jest gmina;
- 2) przejętego na podstawie orzeczenia sądu wydanego w związku z wnioskiem, o którym mowa w art. 130a ust. 10 zdanie pierwsze, jest powiat;
- 3) nabytego w drodze spadku jest gmina albo Skarb Państwa;
- 4) przejętego po likwidacji przedsiębiorstwa jest gmina albo Skarb Państwa;
- 5) przejętego na podstawie art. 44b ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) jest Skarb Państwa.”,

e) w ust. 6:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się, w przypadku gdy przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1, 2 albo 3, właścicielowi pojazdu zostały wydane:”;

– w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) zaświadczenie potwierdzające zgłoszenie kradzieży pojazdu;

4) postanowienie o umorzeniu dochodzenia w sprawie kradzieży pojazdu.”;

f) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się, w przypadku gdy przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1, 2 albo 3, nastąpiła udokumentowana trwała i zupełna utrata posiadania pojazdu bez zmiany w zakresie prawa własności, o której mowa w art. 79 ust. 1 pkt 5.”;

g) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Przepisu ust. 1 nie stosuje się, w przypadku gdy właściciel pojazdu dokona zbycia tego pojazdu przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1, 2 albo 3.”;

6) w art. 73c w ust. 11 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 307)”;

7) w art. 74:

a) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a albo c, czasowej rejestracji może dokonać również organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce zakupu lub odbioru pojazdu, gdy właściciel pojazdu nie ma miejsca stałego

- zamieszkania (siedziby) lub czasowego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”,
- b) w ust. 2d wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Organ rejestrujący, z zastrzeżeniem ust. 2g, nie dokonuje czasowej rejestracji, o której mowa w ust. 2 pkt 1, w przypadku gdy są spełnione jednocześnie następujące warunki.”,
 - c) w ust. 2e uchyla się pkt 1,
 - d) po ust. 2f dodaje się ust. 2g w brzmieniu:
„2g. Organ rejestrujący w przypadku spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2d, na wniosek właściciela pojazdu albo podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, wydaje decyzję o czasowej rejestracji pojazdu i pozwolenie czasowe.”,
 - e) w ust. 5 po wyrazach „organu, który je wydał” dodaje się wyrazy „albo organu, który dokonuje rejestracji pojazdu”;
- 8) w art. 80a:
- a) w ust. 2 w pkt 3 w lit. d kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. e w brzmieniu:
„e) złożono wniosek o rejestrację pojazdu.”,
 - b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
„2a. W ewidencji gromadzi się również dane dotyczące wniosków o rejestrację pojazdów oraz dane zamieszczone w tych wnioskach.”;
- 9) w art. 80b w ust. 1 po pkt 8b dodaje się pkt 8c w brzmieniu:
„8c) dotyczące wniosków o rejestrację pojazdów oraz zamieszczone w tych wnioskach.”;
- 10) w art. 80ba w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „pkt 8a, 9 i 9a” zastępuje się wyrazami „pkt 8a i 8c–9a”;
- 11) w art. 80c:
- a) w ust. 3 po wyrazach „Ministra Sprawiedliwości” dodaje się wyrazy „, na wniosek tego ministra”,
 - b) w ust. 7 po wyrazach „w ust. 2a” dodaje się wyrazy „i 3”;
- 12) po art. 80ca dodaje się art. 80caa w brzmieniu:
„Art. 80caa. Dane zgromadzone w ewidencji dotyczące pojazdów, z wyłączeniem danych właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu, udostępnia się właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej przy zastosowaniu urządzeń,

oprogramowania i procedur określonych w art. 80l w celu umożliwienia weryfikacji danych przed rejestracją pojazdu w danym państwie członkowskim.”;

13) w art. 80d:

- a) w ust. 5b skreśla się wyrazy „(Dz. U. poz. 1234 oraz z 2024 r. poz. 854)”,
- b) po ust. 5b dodaje się ust. 5c w brzmieniu:

„5c. Wydatki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie wydatków na zakup urządzeń, o których mowa w art. 73 ust. 1ac.”;

14) w dziale III w rozdziale 2c po art. 80ra dodaje się art. 80rb w brzmieniu:

„Art. 80rb. Krajowy Punkt Kontaktowy umożliwia również transgraniczną wymianę informacji między organami właściwymi do rejestracji pojazdów innych państw członkowskich i krajowymi organami właściwymi do rejestracji pojazdów, zgodnie z art. 72a i art. 80caa, w celu umożliwienia weryfikacji danych pojazdu przed jego rejestracją.”;

15) w art. 100ah:

- a) w ust. 2 po wyrazach „Ministra Sprawiedliwości” dodaje się wyrazy „, na wniosek tego ministra”,
- b) w ust. 6 po wyrazach „w ust. 1a” dodaje się wyrazy „i 2”;

16) w art. 140c w ust. 2 w pkt 10 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 17)”;

17) w art. 140mb:

- a) w ust. 1 wyrazy „art. 73aa ust. 1” zastępuje się wyrazami „art. 73aa ust. 1 albo 2”,
- b) w ust. 4 wyrazy „art. 73aa ust. 1 albo 3” zastępuje się wyrazami „art. 73aa ust. 1, 2 albo 3”.

Art. 2. Do postępowań o rejestrację pojazdów, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 3. Do postępowań w sprawach nakładania kar pieniężnych, o których mowa w art. 140mb ust. 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego przepisu, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 4. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych

wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 5, 16 i 17 oraz art. 3, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3, pkt 4 lit. b w zakresie ust. 1ab–1ak i lit. c, pkt 6 i 8–12, pkt 13 lit. a, pkt 14 i 15 oraz art. 4, które wchodzi w życie z dniem 18 stycznia 2027 r.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod nr UDER51.

W projekcie ustawy zaplanowano zmiany, których celem jest wprowadzenie rozwiązań deregulacyjnych w obszarze związanym z rejestracją pojazdów. Zaproponowane zostały zmiany przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), dalej „PRD”, m.in. w zakresie:

- 1) obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu określonych dokumentów dla organów rejestrujących i właścicieli pojazdów we wskazanych sytuacjach – zmiana ta była wnioskowana przez organy rejestrujące pojazdów. Zmiana ta polega na zniesieniu obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu:
 - dowodu rejestracyjnego – w przypadku gdy wnioskującym o rejestrację pojazdu jest gmina, na którą przeszła własność pojazdu na podstawie art. 50a ust. 2 albo powiat, wobec którego sąd orzekł przepadek na podstawie art. 130a ust. 10 PRD,
 - zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane – dotyczyć to będzie pojazdu zarejestrowanego na terytorium RP. Jeżeli informacja o aktualnym pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu jest zamieszczona w centralnej ewidencji pojazdów, nie będzie wówczas konieczności załączania do wniosku o rejestrację pojazdu zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego w formie papierowej;
- 2) wymiany danych pojazdów między ewidencjami państw członkowskich UE, w celu ich weryfikacji przed rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu sprowadzonego z innego państwa członkowskiego UE – wprowadzenie tej zmiany popiera Minister Cyfryzacji. Zmiana umożliwi organom rejestrującym pobieranie danych o pojeździe sprowadzonym z państwa członkowskiego UE, zgromadzonych w ewidencji tego państwa, przed jego zarejestrowaniem na terytorium RP, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, o którym mowa w art. 80k ust. 1 PRD. Dane będą pobierane z ewidencji organu państwa członkowskiego UE, w którym pojazd był uprzednio zarejestrowany. Organy rejestrujące innych państw członkowskich UE będą mogły również pobierać dane pojazdów zarejestrowanych z polskiej Centralnej Ewidencji

Pojazdów. Taką wymianę przewidują opcjonalnie regulacje dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów¹⁾;

3) obowiązku rejestracji pojazdu przez:

- dodanie wyłączenia z obowiązku rejestracji pojazdu dla gmin, powiatów i Skarbu Państwa oraz w sytuacji gdy pojazd zostanie skradziony albo nastąpi jego udokumentowana trwała i zupełna utrata posiadania bez zmiany w zakresie prawa własności,
- doszczegółowienie kwestii dnia, od którego liczony jest termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, który został nabyty w drodze spadku, oraz wydłużenie tego terminu do 60 dni w związku z uwzględnieniem uwagi Śląskiego Związku Gmin i Powiatów,
- doszczegółowienie kwestii dnia, od którego liczony jest termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu w przypadku pojazdów czasowo wycofanych z ruchu,
- doszczegółowienie, że wyłączenie z obowiązku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w określonym terminie dotyczy również sytuacji, gdy sprowadzony pojazd zostanie zbyty przed upływem ustawowego terminu na złożenie tego wniosku (art. 73aa ust. 7 PRD);

4) legalizacji tablic rejestracyjnych w przypadku wniosku o rejestrację pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego – zmian ta polega na zniesieniu obowiązku legalizacji tablic rejestracyjnych w przypadku wniosku o rejestrację pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego. Starosta, dokonując w takim przypadku rejestracji pojazdu, będzie wydawał decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny, natomiast właściciel pojazdu do wniosku o rejestrację będzie załączał oświadczenie, że posiada tablice (tablicę) rejestracyjne utrzymane w należyтым stanie i czytelne, a umieszczony na nich znak legalizacyjny nie jest uszkodzony. Jeżeli do wniosku nie zostanie dołączone oświadczenie albo posiadane tablice (tablica) rejestracyjne nie będą zgodne z przepisami, organ rejestrujący wyda zalegalizowane tablice rejestracyjne z

¹⁾ Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 57 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, Dz. Urz. UE L 236 z 23.09.2003, str. 17, Dz. Urz. UE L 10 z 16.01.2004, str. 29 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 710, Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 344, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 356, Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 129 oraz Dz. Urz. UE L 69 z 04.03.2022, str. 1).

nowym numerem rejestracyjnym – zmiana ta stanowi realizację fiszki deregulacyjnej MI-2-204; o zmianę taką postulowały niezależnie również organy rejestrujące pojazdy;

- 5) umożliwienia właścicielom pojazdów na ich wniosek uzyskania pozwolenia czasowego w przypadku pozostawiania dotychczasowych tablic rejestracyjnych (mimo że zachodzą przesłanki do odstąpienia na podstawie art. 74 ust. 2d PRD od czasowej rejestracji pojazdu z urzędu) – zmiana ta była wnioskowana przez organy rejestrujące;
- 6) potwierdzania przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy – zmiana ta była wnioskowana przez organy rejestrujące, obywateli oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie obrotu pojazdami. Zaproponowane w projekcie rozwiązanie umożliwi potwierdzenie przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, w przypadku gdy w jednym z dokumentów homologacyjnych zawarta będzie informacja o zamontowaniu takiego urządzenia sprzęgającego, bez konieczności wykonywania dodatkowego badania technicznego potwierdzającego takie przystosowanie i przedkładania go w organie rejestrującym;
- 7) sposobu składania wniosku o rejestrację pojazdu – zmiana ta pozwoli zrealizować fiszkę deregulacyjną MI-1-194 oraz częściowo fiszkę deregulacyjną MI-6-342. Projekt umożliwia składanie wniosku o rejestrację pojazdu środkami komunikacji elektronicznej za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji; rozwiązanie to ma na celu wprowadzenie ułatwienia dla obywateli, a także zniesienie konieczności gromadzenia papierowych wniosków o rejestrację przez organy rejestrujące, co przyczyni się do realizacji postulatu dotyczącego elektronicznej archiwizacji dokumentów i zmniejszy koszty po stronie organów; Metodą alternatywną dla usługi online jest możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1–3, danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, podpisanego przez wnioskodawcę. Projektowane rozwiązanie jest odpowiedzią na potrzeby osób, które nie mają dostępu do kwalifikowanego podpisu elektronicznego lub profilu zaufanego. Ponadto wprowadzenie możliwości złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w formie opisanej powyżej umożliwia obsługę osób, które preferują tradycyjne formy kontaktu z urzędem, lecz chcą skorzystać z nowoczesnych technologii ułatwiających proces administracyjny. Zatem wprowadzenie możliwości składania wniosków drogą

elektroniczną, z wypełnieniem formularza przez organ administracji publicznej, odpowiada na rosnące zapotrzebowanie na cyfryzację usług publicznych. Umożliwia to nie tylko na uproszczenie procesu dla obywateli, ale również przyczynia się do poprawy dostępności do usług administracyjnych, zwłaszcza wśród osób starszych czy też takich, które nie mają dostępu do narzędzi umożliwiających składanie podpisu elektronicznego. Rozwiązanie to wpisuje się również w kierunki polityki cyfryzacji państwa, gdzie celem jest uproszczenie procedur administracyjnych i zredukowanie biurokracji. W projekcie określono również, że wydatki na zakup urządzeń umożliwiających złożenie podpisu odwzorowującego elektronicznie podpis własnoręczny zostaną sfinansowane ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

- 8) właściwości organu rejestracyjnego w przypadku czasowej rejestracji w celu wywozu pojazdu za granicę oraz w celu przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy. Zmiana ta polega na doprecyzowaniu regulacji w zakresie właściwości organu rejestracyjnego w przypadku czasowej rejestracji w celu wywozu pojazdu za granicę oraz w celu przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy przez wskazanie wprost, iż czynności tej może dokonać również organ właściwy ze względu na miejsce zakupu lub odbioru pojazdu, gdy właściciel pojazdu nie ma miejsca stałego zamieszkania (siedziby) lub czasowego zamieszkania na terytorium RP – o wprowadzenie przedmiotowej zmiany wnioskował Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 9) uproszczenia procedury zwrotu tymczasowych tablic rejestracyjnych po upływie okresu czasowej rejestracji pojazdu w celu przejazdu pojazdu z miejsca jego zakupu lub odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zmiana ta była wnioskowana przez portal PolskiAutohandel.pl;
- 10) umożliwienia Ministrowi Sprawiedliwości składania w imieniu wszystkich sądów powszechnych wniosku o udostępnienie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) i Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości. Zmiana ta została dodana na wniosek Centralnego Ośrodka Informatyki. Ma na celu umożliwienie Ministrowi Sprawiedliwości wystąpienie z jednym wnioskiem w imieniu wszystkich sądów powszechnych, zamiast składania setek indywidualnych wniosków przez poszczególne sądy. Taki model znacząco upraszcza procedurę administracyjną, redukując obciążenia biurokratyczne i przyspieszając proces podłączania sądów do baz CEP i CEK.

Jednolity wniosek eliminuje ryzyko zróżnicowanego dostępu sądów do danych, co mogłoby prowadzić do nierówności w sprawności orzekania w sprawach karnych związanych z naruszeniem przepisów prawa o ruchu drogowym. Zmiana ta wpisuje się w zasadę szybkości i prostoty postępowania administracyjnego określoną w art. 12 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.) oraz wspiera efektywne zarządzanie sądowymi systemami teleinformatycznymi, za co odpowiada Minister Sprawiedliwości na podstawie art. 175da § 1 ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 334, z późn. zm.). Szybki i bezpośredni dostęp do danych o pojazdach i kierowcach pozwoli na skuteczniejsze egzekwowanie orzeczeń sądowych, w tym zakazów wynikających z art. 244 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) (naruszenie zakazu sądowego). Usprawnienie tego procesu przyczyni się do zwiększenia efektywności postępowań sądowych w sprawach wykroczeń i przestępstw drogowych, co bezpośrednio przełoży się na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Przepisy przejściowe zawarto w art. 2–4 projektu ustawy. W przepisach art. 2 i 3 zaproponowano, że do postępowań o rejestrację pojazdów, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy w brzmieniu dotychczasowym. Natomiast w odniesieniu do postępowań w sprawach nakładania kar pieniężnych, o których mowa w art. 140mb ust. 1 i 2 PRD, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustaw, stosuje się przepisy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Należy zauważyć, że ogólna norma intertemporalna regulująca skutki zmian w przepisach o administracyjnych karach pieniężnych zawarta jest w art. 189c Kodeksu postępowania administracyjnego. Zgodnie z tym przepisem, jeżeli w czasie wydawania decyzji w sprawie administracyjnej kary pieniężnej obowiązuje ustawa inna niż w czasie naruszenia prawa, w następstwie którego ma być nałożona kara, stosuje się ustawę nową, jednakże należy stosować ustawę obowiązującą poprzednio, jeżeli jest ona względniejsza dla strony. W ustawie zdecydowano się zawrzeć inne rozstrzygnięcie intertemporalne niż wskazane art. 189c Kodeksu postępowania administracyjnego, aby skutki zaproponowanych w projekcie zmian objęły również postępowania toczące się m.in. przed sądami administracyjnymi.

W projekcie w art. 4 określono przepis zachowujący w mocy rozporządzenia wydawane na podstawie art. 80b ust. 2 PRD. Uwzględniono, że dodany pkt 8c do art. 80b ust. 1 PRD wpływa na rozporządzenie ministra właściwego do spraw informatyzacji wydawanego na podstawie art. 80b ust. 2 PRD, w którym jest odesłanie m.in. do pkt 8–18.

Przewiduje się, iż ustawa wejdzie w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 5, 16 i 17 oraz art. 3, które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia – zasadne jest szybsze wejście w życie tych przepisów z uwagi na ich charakter doprecyzowujący oraz uzupełniający katalog wyłączeń, o które wnioskuje organy rejestrujące i właściciele pojazdów;
- 2) art. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3, pkt 4 lit. b w zakresie ust. 1ab–1ak i lit. c, pkt 6, 8–12, pkt 13 lit. a, pkt 14 i 15 oraz art. 4, które wejdą w życie z dniem 18 stycznia 2027 r. – związane jest to z koniecznością zapewnienia odpowiedniego czasu na dokonanie zmian w systemie teleinformatycznym rejestracji oraz w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.

Ocena oddziaływania projektu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.) jest przedstawiona w Ocenie Skutków Regulacji.

W myśl przepisów § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Minister Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 22 43, e-mail: Olga.Tworek@mi.gov.pl Łukasz Mucha – Naczelnik Wydziału w Departamencie Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 86, e-mail: Lukasz.Mucha@mi.gov.pl Magdalena Kałużna-Maciołek – Główny Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 14, e-mail: Magdalena.Kaluzna-Maciolek@mi.gov.pl	Data sporządzenia 26.06.2025 Źródło: deregulacja DER – projekt deregulacyjny Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych RM UDER51
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przy uwzględnieniu wniosków strony społecznej wpływających w ostatnim czasie do ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw transportu zidentyfikowano potrzebę zmiany przepisów prawa, tak aby uprościć procedury związane z rejestracją pojazdów i uzupełnić w uzasadnionych przypadkach obecne przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), dalej „PRD”. Uwzględniając powyższe, zasadniczym celem wprowadzenia rozwiązań planowanych w projekcie jest deregulacja prawa w obszarze związanym z rejestracją pojazdów. Zaproponowane zostaną zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym m.in. w zakresie:

- obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu określonych dokumentów dla organów rejestrujących i właścicieli pojazdów we wskazanych sytuacjach – zmiana ta była wnioskowana przez organy rejestrujące pojazdy,
- wymiany danych pojazdów między ewidencjami państw członkowskich UE, w celu ich weryfikacji przed rejestracją pojazdu sprowadzonego z innego państwa członkowskiego UE – wprowadzenie tej zmiany popiera Minister Cyfryzacji,
- obowiązku rejestracji pojazdu, w tym: określenia wyłączeń z tego obowiązku dla gmin, powiatów i Skarbu Państwa, określenie dnia, od którego liczony jest termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu w przypadku pojazdów sprowadzonych, które zostały nabyte w drodze spadku, a także wydłużenia tego terminu w tym przypadku, określenie dnia, od którego liczony jest termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu w przypadku pojazdów czasowo wycofanych z ruchu; składania wniosku o rejestrację pojazdu sprowadzonego w terminie 30 lub 90 dni, w przypadku gdy pojazd ten zostanie zbyty przed upływem terminu zawartego w art. 73aa ust. 7 PRD – ma na celu rozwiązanie problemu wątpliwości interpretacyjnych, które budzi przedmiotowy przepis, jak również zrealizowanie postulatów przedsiębiorców zajmujących się obrotem pojazdami o bezzwłocznej potrzebie zmiany jego brzmienia,
- procedury pozostawiania dotychczasowych tablic rejestracyjnych:
 - zniesienie obowiązku legalizacji tablic rejestracyjnych w przypadku wniosku o rejestrację pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego stanowi realizację fiszki deregulacyjnej MI-2-204; o zmianę taką postulowały niezależnie organy rejestrujące pojazdy,
 - umożliwienia właścicielom pojazdów na ich wniosek uzyskania pozwolenia czasowego w przypadku pozostawiania dotychczasowych tablic rejestracyjnych (mimo że zachodzą przesłanki do odstąpienia na

podstawie art. 74 ust. 2d PRD od czasowej rejestracji pojazdu z urzędu) – zmiana ta była wnioskowana przez organy rejestrujące,

- e) potwierdzania przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy – wprowadzenie możliwości potwierdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, w przypadku gdy w jednym z dokumentów homologacyjnych zawarta będzie informacja o zamontowaniu takiego urządzenia sprzęgającego, spowoduje, że właściciel nie będzie zobowiązany w takim przypadku do wykonania i dołączenia zaświadczenia z badania technicznego,
- f) właściwości organu rejestracyjnego w przypadku czasowej rejestracji pojazdu na wywóz pojazdu za granicę oraz w celu przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy,
- g) gromadzenia i archiwizowania papierowych wniosków o rejestrację przez organy rejestrujące – ma na celu wprowadzenie ułatwienia dla obywateli, a także zniesienie konieczności gromadzenia papierowych wniosków o rejestrację przez organy rejestrujące, co przyczyni się do realizacji postulatu dotyczącego elektronicznej archiwizacji dokumentów i pozwoli zrealizować fiskę deregulacyjną MI-1-194 oraz częściowo fiskę deregulacyjną MI-6-342, a także zmniejszy koszty po stronie organów rejestrujących pojazdy,
- h) zwrotu tymczasowych tablic rejestracyjnych po upływie okresu czasowej rejestracji pojazdu w celu przejazdu pojazdu z miejsca jego zakupu lub odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- i) sprawnego składania przez sądy powszechne wniosku o udostępnienie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) i Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu rozwiązania wskazanych problemów potrzebne są zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, skutkujące m.in.:

- a) zniesieniem obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu:
 - dowodu rejestracyjnego – w przypadku gdy wnioskującym o rejestrację pojazdu jest gmina, na którą przeszła własność pojazdu na podstawie art. 50a ust. 2 albo powiat, wobec którego sąd orzekł przepadek na podstawie art. 130a ust. 10 PRD,
 - zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane – dotyczyć to będzie pojazdu zarejestrowanego na terytorium RP, jeżeli informacja o aktualnym pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu jest zamieszczona w centralnej ewidencji pojazdów,
- b) dodaniem wyłączeń z obowiązku rejestracji pojazdu dla gmin, powiatów i Skarbu Państwa oraz w sytuacji gdy pojazd zostanie skradziony albo nastąpi jego udokumentowana trwała i zupełna utrata posiadania bez zmiany w zakresie prawa własności,
- c) doszczegółowieniem kwestii dnia, od którego liczony jest termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, który został nabyty w drodze spadku, oraz wydłużenie tego terminu z 30 dni do 60 dni,
- d) doszczegółowieniem kwestii dnia, od którego liczony jest termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu w przypadku pojazdów czasowo wycofanych z ruchu,
- e) doszczegółowieniem, że wyłączenia z obowiązku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w określonym terminie dotyczy również sytuacji, gdy sprowadzony pojazd zostanie zbyty przed upływem ustawowego terminu na złożenie tego wniosku (art. 73aa ust. 7 PRD),
- f) wprowadzeniem zmiany umożliwiającej jednokrotną legalizację tablic rejestracyjnych, w przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu wraz z wnioskiem o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego,
- g) umożliwieniem właścicielom pojazdów na ich wniosek uzyskania pozwolenia czasowego w przypadku pozostawiania dotychczasowych tablic rejestracyjnych (mimo że zachodzą przesłanki do odstąpienia na podstawie art. 74 ust. 2d PRD od czasowej rejestracji pojazdu z urzędu),
- h) wprowadzeniem możliwości potwierdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, w przypadku gdy w dokumentach homologacyjnych zawarta będzie informacja o zamontowaniu takiego urządzenia sprzęgającego,
- i) doprecyzowaniem regulacji w zakresie właściwości organu rejestracyjnego w przypadku czasowej rejestracji w celu wywozu pojazdu za granicę pojazdu oraz w celu przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy, iż czynności tej może dokonać również organ właściwy ze względu na miejsce zakupu lub odbioru pojazdu, gdy właściciel pojazdu nie ma miejsca stałego zamieszkania (siedziby) lub czasowego zamieszkania na terytorium RP,

- j) wprowadzeniem możliwości złożenia wniosku przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez organ rejestrujący,
- k) uproszczenia procedury zwrotu tymczasowych tablic rejestracyjnych po upływie okresu czasowej rejestracji pojazdu w celu przejazdu pojazdu z miejsca jego zakupu lub odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- l) umożliwienia Ministrowi Sprawiedliwości składania w imieniu wszystkich sądów powszechnych wniosku o udostępnienie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) i Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości.

Ponadto projekt umożliwi organom rejestrującym pobieranie danych o pojeździe sprowadzonym z państwa członkowskiego UE, zgromadzonych w ewidencji tego państwa, przed jego zarejestrowaniem na terytorium RP, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, o którym mowa w art. 80k ust. 1 PRD. Dane będą pobierane z ewidencji organu państwa członkowskiego UE, w którym pojazd był uprzednio zarejestrowany. Organy rejestrujące innych państw członkowskich UE będą mogły również pobierać dane pojazdów zarejestrowanych z polskiej Centralnej Ewidencji Pojazdów. Taką wymianę przewidują opcjonalnie regulacje dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 57, z późn. zm. – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Poszczególne państwa członkowskie UE posiadają własne krajowe rozwiązania w zakresie procedury rejestracji pojazdów. Jest to zakres wymagań niezharmonizowany przepisami UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Samorządowe organy rejestrujące pojazdy	380	Powiaty w podziale administracyjnym kraju	– dostosowanie się do nowych regulacji przewidzianych w projekcie,
	1	Wojewoda Mazowiecki	– uproszczenie wykonywania czynności związanych z rejestracją i oznaczaniem pojazdów, ich rejestracją czasową i wyrejestrowaniem.
Właściciele pojazdów			– dostosowanie się do nowych regulacji przewidzianych w projekcie.
Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	1	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	– dostosowanie się do nowych regulacji przewidzianych w projekcie.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
3. Unia Metropolii Polskich,
4. Związek Powiatów Polskich,
5. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.

Termin na zgłaszanie uwag wynosił 4 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt ustawy do konsultacji publicznych.

Wyznaczenie terminu krótszego niż określony w § 40 ust. 3 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) podyktowane jest zarówno celem deregulacyjnym projektu, o szczególnej randze legislacyjnej, jak i celem prowadzonych zmian wprowadzających ułatwienia dla obywateli

(właścicieli pojazdów, w tym przedsiębiorców) oraz doprecyzowujących niektórych regulacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy został zamieszczony w raporcie z konsultacji publicznych. Projekt ustawy został przekazany do opiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
Fundusz Celowy - CEPiK	0	23,050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23,050
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	- 23,050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-23,050
budżet państwa												
Fundusz Celowy - CEPiK	0	- 23,050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-23,050
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Wydatki związane z dostosowaniem systemu CEPiK do zmian wprowadzanych w niniejszym projekcie zostaną pokryte ze środków Funduszu Celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zmiany przewidywane niniejszym projektem, obejmujące m.in.: • jednokrotną legalizację tablic rejestracyjnych, w przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu wraz z wnioskiem o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego; w takim przypadku zachowywane tablice rejestracyjne nie będą wymagały legalizacji, • możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej, • umożliwienie organom rejestrującym pobieranie danych o pojeździe sprowadzonym z państwa członkowskiego UE, zgromadzonych w ewidencji tego państwa, przed jego zarejestrowaniem na terytorium RP, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego. Szacowany maksymalny koszt dostosowania systemu CEPiK do: • wymiany informacji z innymi państwami członkowskimi UE w ramach funkcjonalności EUCARIS/AVI nie powinien przekroczyć 2 500 000 zł, • wprowadzenia możliwości złożenia wniosku o rejestrację pojazdu środkami komunikacji elektronicznej przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez organ rejestrujący nie powinien przekroczyć 8 500 000 zł, • zniesienia obowiązku legalizacji tablic rejestracyjnych, w przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu wraz z wnioskiem o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego nie powinien przekroczyć 50 000 zł. Wskazany koszt został oszacowany na podstawie dotychczas realizowanych zmian o podobnym zakresie.											

	Oszacowanie faktycznych pełnych kosztów dostosowania systemu CEPiK 2.0 do projektowanych regulacji będzie możliwe na etapie przeprowadzania szczegółowych analiz biznesowo-systemowych dla poszczególnych elementów. Przedmiotowe środki zostały przewidziane w planie finansowym Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Ponadto na podstawie niniejszego projektu wydatki na zakup urządzeń umożliwiających złożenie podpisu odwzorowującego elektronicznie podpis własnoręczny zostaną sfinansowane ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Szacowany koszt zakupu tych urządzeń (signature pad'ów), które zostaną dostarczone do organów rejestrujących pojazdy, wyniesie ok. 12 000 000 zł – uwzględniając, że obecny koszt takiego urządzenia klasy w ramach SRP szacunkowo wynosi ok. 3000 zł, a także zakładając, że do wyposażenia organów rejestrujących pojazdy w całym kraju niezbędne będzie około 4000 urządzeń. W związku z niepowstawaniem wydatków i dodatkowych dochodów dla jst wynikających z projektowanych regulacji uznano za niezasadne wypełnianie dla jst powyższej tabeli (dochody i wydatki) w niniejszym pkt 6 OSR. Przewiduje się, że dochody jst ulegną zmniejszeniu w związku ze zniesieniem obowiązku legalizacji tablic rejestracyjnych, w przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu wraz z wnioskiem o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego. Będzie to równoważone zmniejszeniem wydatków w związku ze zmniejszeniem liczby archiwizowanych papierowo dokumentów, a co za tym idzie – zmniejszeniem powierzchni ich przechowywania. Na ten moment trudno jednak oszacować skalę z uwagi na brak danych dot. archiwizacji z jst. Przyjmując w oparciu o ww. dane z centralnej ewidencji pojazdów, że w okresie od dnia 31 stycznia 2022 r. (wejście w życie przepisów umożliwiających zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego) do dnia 1 maja 2025 r. wszystkie organy jst dokonały 5 481 957 rejestracji pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego, co daje średnio (5 481 957/40 miesięcy) 137 049 rejestracji w miesiącu, a pobrana przez nie opłata za wydanie kompletu nalepek legalizacyjnych na tablice rejestracyjne wynosi zgodnie z obowiązującymi przepisami 12,50 zł, to w skali miesiąca jst z tytułu zniesienia obowiązku legalizacji tablic rejestracyjnych nie osiągną przychodu w wysokości (137 049x12,50 zł) 1 713 112,50 zł. W skali jednej jst byłoby to szacunkowe zmniejszenie zadań i przychodu z tego tytułu średnio w wysokości (1 713 112,50 zł/380 jst) 4 508 zł (czyli 54 098 zł rocznie). Organy nabywają znaki legalizacyjne, za które ponoszą koszty na poziomie ok 90% opłaty za ich wydanie – szacunkowo można założyć, że zmniejszą się miesięczne dochody jednej jst o 450,8 zł (czyli 54 09,80 zł rocznie). Przyjmując zatem, że w 2024 r. w całym kraju przeprowadzono około 1,82 mln rejestracji pojazdów z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego, podczas której ponownie legalizowano dotychczasowe tablice rejestracje, w przypadku zniesienia obowiązku legalizacji tablic rejestracyjnych w takim przypadku, jst utraciłyby dochód ok. 2 mln zł rocznie.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Przedsiębiorcy jako właściciele pojazdów skorzystają z proponowanych ułatwień, co ułatwi im prowadzenie działalności gospodarczej w wyniku uproszczenia procedur administracyjnych.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedsiębiorcy jako właściciele pojazdów skorzystają z proponowanych ułatwień, co ułatwi im prowadzenie działalności gospodarczej w wyniku uproszczenia procedur administracyjnych.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Dla właścicieli pojazdów zamierzone regulację wpłyną na zmniejszenie wydatków związanych z rejestracją pojazdu.
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Dla obywateli planowane regulacje nie spowodują dodatkowych wydatków, będą natomiast skutkowały zmniejszeniem ich wydatków w sprawach związanych z rejestracją pojazdów. Jeśli nastąpi zniesienie obowiązku legalizacji tablic rejestracyjnych, w przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu wraz z wnioskiem o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, właściciel pojazdu nie będzie ponosił opłaty za wydanie kompletu nalepek legalizacyjnych na tablice rejestracyjne i zmniejszy się jego wydatki z tego tytułu o 12,50 zł.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Zaproponowane rozwiązania mają na celu wprowadzenie ułatwień dla obywateli, doprecyzowanie obowiązujących regulacji oraz umożliwienie organom rejestrującym pobierania danych o pojeździe sprowadzonym z państwa członkowskiego UE.

Aktualne informacje o państwach, które wdrożyły wymianę danych w ramach AVI, jest dostępna na portalu www.eucaris.net.

Zgodnie z informacjami z ww. portalu z funkcjonalności tej korzystają: Szwecja, Finlandia, Hiszpania, Rumunia, Niemcy, Holandia, Luksemburg. Z funkcjonalności aktualnie wygaszanej przez Eucaris VHInfo, z której poszczególne państwa będą przełączać się na Eucaris AVI, korzystają obecnie Włochy, Belgia, Słowacja i Węgry. Funkcjonalność AVI docelowo ma być obligatoryjna dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej.

9. Wpływ na rynek pracy

Przedstawione zmniejszenie dochodów jst, wynikające z projektowanych regulacji, oznacza uproszczenie i usprawnienie procesu rejestracji pojazdu, zmniejszenie liczby zadań związanych z tymi uproszczeniami, ale nie oznacza skutku w postaci ograniczenia liczby rejestrowanych pojazdów. W związku z tym nie zakładano, że proponowane uproszczenia spowodują ewentualność redukcji zatrudnienia w jst.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☒ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Wprowadzone rozwiązania mają na celu wprowadzenie ułatwień dla obywateli, w tym umożliwienie składania wniosku o rejestrację środkami komunikacji elektronicznej za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Projekt zakłada również wprowadzenie regulacji umożliwiających organom rejestrującym pobieranie danych o pojeździe sprowadzonym z państwa członkowskiego UE przed ich zarejestrowaniem na terytorium RP, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, o którym mowa w art. 80k ust. 1 PRD – tzw. usługa AVI.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, iż co do zasady wejście w życie projektowanej ustawy nastąpi po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia. Przepisy art. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3, pkt 4 lit. b w zakresie ust. 1ab–1ak i lit. c, pkt 6, 8–12, pkt 13 lit. a, pkt 14 i 15 oraz art. 4 wejdą w życie z dniem 18 stycznia 2027 r., natomiast art. 1 pkt 5, 16 i 17 oraz art. 3 wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

(nr UDER51 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów)

Stosowanie do § 51 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

W ramach konsultacji projekt ustawy został przesłany do konsultacji środowisk reprezentujących organy samorządowe dokonujące rejestracji pojazdów, tj.: Związku Powiatów Polskich, Unii Metropolii Polskich, Związku Miast Polskich, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji, a także do Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego oraz Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.

W ramach konsultacji publicznych do przedmiotowego projektu rozporządzenia wpłynęły pisma:

- Federacji Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia "Porozumienie Zielonogórskie", która nie wniosła uwag do tego projektu;
- Fundacji Wsparcia Przedsiębiorczości, która poparła uwagi Unii Metropolii Polskich zgłoszone w ramach opiniowania projektu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego;
- Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.;
- Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego;
- Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji;
- Organizacji Pracodawców Rady Przedsiębiorców;
- Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego;
- portalu PolskiAutohandel.pl;
- Stowarzyszenia Komisów;
- Związku Polskiego Leasingu;
- Związku Dealerów Samochodów;
- Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów;
- osoby fizycznej.

Zgłoszone uwagi i odniesienia zawarto w poniższej tabeli.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim bankiem Centralnym.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w myśl uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677).

Zgłoszone uwagi	Odniesienie
Uwagi PWPW S.A. 1) Uwagi do art. 1 pkt 4 lit b projektu ustawy (art. 73 ust. 1ab – 1ai ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „UPRD”, w wersji projektowanej). a) Złożenie wniosku o rejestrację pojazdu za pośrednictwem ministra właściwego do spraw informatyzacji. Projekt art. 73 ust. 1ab UPRD przewiduje możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi udostępnianej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, za pośrednictwem ww. ministra. Zwracamy uwagę, że zgodnie z art. 73 ust. 1 UPRD rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela pojazdu, starosta właściwy ze względu na miejsce jego stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania. Ww. przepis jednoznacznie wskazuje na właściwość starosty w tych sprawach. Dlatego proponowane brzmienie art. 73 ust. 1ab UPRD, zgodnie z którym wniosek może być złożony za pośrednictwem ministra właściwego do spraw informatyzacji, który jest w odróżnieniu od starosty, organem administracji rządowej budzi nasze wątpliwości. Ponadto, zgodnie z treścią projektowanego przepisu „wniosek, o którym mowa w ust. 1 składa się (...) na podstawie (...) danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i rejestrach prowadzonych przez inne organy”. W tym miejscu należy nadmienić, że wniosek, o którym mowa w ust. 1 – to wniosek właściciela pojazdu, o zarejestrowanie pojazdu. Projektodawca wymaga zatem, aby właściciel pojazdu złożył wniosek o rejestrację pojazdu posługując się danymi z systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów i danymi z rejestrów organów nie wskazując, w jaki sposób i na jakich zasadach właściciel pojazdu ma te dane uzyskać, i nie wskazując o jakie „rejstry organów” chodzi. Nie wiadomo też jakie konkretne dane, z rejestrów prowadzonych przez inne organy, wnioskodawca (właściciel pojazdu) ma ująć we wniosku. Podobna nieokreśloność przepisu ma miejsce w przypadku projektowanego ust. 1ab pkt 2. Wobec powyższego wnosimy o rozważenie usunięcia tych przepisów. W projekcie nie wskazano korelacji pomiędzy systemem udostępnionym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji a systemem teleinformatycznym, wymienionym w art. 75e UPRD, wykorzystywanym przez starostę w ramach realizacji zadań starosty wskazanych w tym przepisie. PWPW S.A. w pełni popiera postulat cyfryzacji procesu rejestracji pojazdów. W opinii Spółki jest to możliwe do realizacji, w sposób wolny od wskazanych wyżej wad, z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 75e UPRD. b) Podpis wnioskodawcy.	Odniesienie do uwag PWPW S.A. 1) 1) uwagi do art. 1 pkt 4 lit b projektu ustawy (art. 73 ust. 1ab – 1ai): a) Złożenie wniosku o rejestrację pojazdu za pośrednictwem ministra właściwego do spraw informatyzacji - w art. 73 ust. 1ab przewiduje się możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu za pomocą usługi udostępnianej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji za pośrednictwem ww. ministra. Powyższe rozwiązanie nie ingeruje we właściwość organu w obszarze rejestracji pojazdu. Projekt ustawy nie przewiduje, że to minister właściwy do spraw informatyzacji będzie organem rejestrującym, co podniesiono w treści uwagi PWPW S.A. Ust. 1ab projektu ustawy, zawiera bezpośrednie odwołanie do wniosku, o którym mowa w ust. 1, zaś brzmienie ust. 1 pozostaje bez zmian tj. cyt. „Rejestracji pojazdu dokonuje, na wniosek właściciela pojazdu, starosta właściwy ze względu na miejsce jego stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania, wydając decyzję o rejestracji pojazdu, dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne”. Tym samym nawet w sytuacji, gdy właściciel pojazdu złoży wniosek o rejestrację elektronicznie, wykorzystując usługę udostępnioną przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, organem rejestrującym nadal będzie właściwy miejscowo starosta. Dodatkowo podnieść należy, że podobne rozwiązanie funkcjonuje już w obecnym stanie prawnym w kontekście rejestracji pojazdów przez salony sprzedaży pojazdów, kiedy to zgodnie z art. 73 c ustawy prawo o ruchu drogowym, salon sprzedaży składa wniosek o rejestrację pojazdu przy użyciu formularza elektronicznego udostępnionego w systemie teleinformatycznym wskazanym na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji. Nie zmienia to jednak faktu, że organem rejestrującym nadal pozostaje właściwy miejscowo starosta. Odnosząc się do drugiej części uwagi oraz w związku z uwagami RCL – przepis został odpowiednio zredagowany poprzez przeniesienie i korektę zapisu „na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1–3, danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i rejestrach prowadzonych przez inne organy”. Wyjaśniam, że intencją regulacji jest umożliwienie rejestracji pojazdu na podstawie danych zgromadzonych w ewidencji bez konieczności przedstawiania w tym procesie papierowych dokumentów. W kwestii zaś braku korelacji pomiędzy systemem udostępnionym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji a systemem teleinformatycznym, wymienionym w art. 75e ustawy prawo o ruchu drogowym,

Projekt ustawy przewiduje możliwość składania wniosków o rejestrację pojazdu za pomocą urządzenia umożliwiającego złożenie podpisu odwzorowującego elektroniczny podpis własnoręczny zgodnie z art. 73 ust. 1ac UPRD (w wersji projektowanej). Zgodnie z art. 73 ust. 1ad UPRD (w wersji projektowanej) urządzenie zapewnia integralność danych stanowiących odwzorowanie podpisu własnoręcznego wnioskodawcy z dokumentem utrwalonym w postaci elektronicznej, stanowiącym wniosek o rejestrację pojazdu.

Zgodnie z art. 14 § 1d ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego, pisma kierowane do organów administracji publicznej mogą być sporządzane na piśmie utrwalonym w postaci papierowej lub elektronicznej. Do ww. pism stosuje się przepisy § 1a i 1b, co oznacza, że w przypadku pism w postaci elektronicznej opatruje się je kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.

Podpis, o którym mowa w art. 73 ust. 1ab – 1ad UPRD (w wersji projektowanej) nie jest podpisem wymienionym w art. 14 § 1a i 1b Kodeksu postępowania administracyjnego i w konsekwencji projektowana regulacja nie jest zgodna z tym Kodeksem.

c) Urządzenie umożliwiające złożenie podpisu przez wnioskodawcę.

Zgodnie z projektem ustawy, złożenie podpisu przez wnioskodawcę będzie mogło odbyć się za pomocą urządzenia, o którym mowa w art. 73 ust. 1ac i 1ad UPRD (w wersji projektowanej). Projekt ustawy nie dostarcza przy tym bliższych danych dotyczących przedmiotowego urządzenia, a także uzasadnienia dla stosowania tego typu urządzeń, w sytuacji w której w sektorze administracji publicznej są wskazane wiarygodne, bezpieczne i ściśle określone, na poziomie ustawowym, podpisy elektroniczne. Także w uzasadnieniu do projektu ustawy oraz w załączonej do projektu ocenie skutków regulacji brak stosownych informacji w przedmiotowym zakresie. Nie ma także informacji, w jaki sposób będą zapewniane takie urządzenia i w jaki sposób zostanie zapewniony producent takich urządzeń, ponieważ nie jest to produkt powszechnie dostępny na rynku. W przypadku jednego producenta w kraju, może to rodzić pytania o naruszenie zasady konkurencyjności oraz ryzyko monopolistycznego działania.

Niezależnie od powyższej uwagi, wskazujemy, że w ocenie skutków regulacji należy ująć koszty nałożone na organy samorządu terytorialnego w zakresie dostarczenia sprzętu (zestawy komputerowe i tablety), na których będzie udostępniona, przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, usługa umożliwiająca złożenie wniosku o rejestrację pojazdu.

Redakcja przepisu art. 73 ust. 1ai budzi wątpliwości pod względem stosowania przepisów dotyczących właściwości miejscowej (tzw. odmiejszczenie). Z przepisu nie wynika jasno, czy zadania starosty będą ograniczać się tylko do weryfikacji właściwości miejscowej. Nie jest także jasne, czy chodzi o odmiejszczenie, które jest niespójne z pozostałą regulacją ustawową, czy

wykorzystywanym przez starostę w ramach realizacji zadań starosty, wskazanych projekt został uzupełniony o odpowiednie regulacje:

„1 ai. W przypadku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 1 administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje właściwemu staroście informację o złożonym wniosku o rejestrację pojazdu poprzez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję do pobrania za pomocą systemu teleinformatycznego, z wykorzystaniem którego starosta wykonuje zadania związane z rejestracją pojazdów.

1aj. W przypadku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 1, w przypadku stwierdzenia braku właściwości w zakresie rejestracji pojazdu starosta powiadamia o tym administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, wskazując organ właściwy. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje właściwemu staroście informację o złożonym wniosku o rejestrację pojazdu pojazdów poprzez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję do pobrania za pomocą systemu teleinformatycznego, z wykorzystaniem którego starosta wykonuje zadania związane z rejestracją pojazdów.”

b) Podpis odwzorowujący elektronicznie podpis własnoręczny – uwaga zasadna. Obecnie projekt nie przewiduje regulacji prawnej, która zrównywała by w skutkach złożenie tego podpisu z podpisem osobistym. W tym zakresie proponuje się dodanie do projektowanego art. 73 ustępu następującej treści: „Złożenie podpisu pod wnioskiem o rejestrację pojazdu za pomocą urządzenia o którym mowa w ust. 1ac jest równoznaczne ze złożeniem podpisu własnoręcznego”.

c) Urządzenie umożliwiające złożenie podpisu przez wnioskodawcę – w kontekście uzasadnienia do wprowadzenia mechanizmu opisanego w art. 73 ust. 1ac i 1 ad projektu, polegającego na możliwości złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu

formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, podkreślić należy, że projektowane rozwiązanie jest tożsame z tymi, które już obecnie z sukcesem funkcjonują w administracji publicznej np. w zakresie wniosków o paszport czy dowód osobisty, gdzie obowiązujące przepisy prawa dopuszczają możliwość złożenia wniosku właśnie w tej formie.

Przedmiotowe rozwiązanie jest odpowiedzią na potrzeby osób, które mogą być wykluczone

jedynie o uregulowanie zadania starosty w postaci przekazania wniosku niewłaściwie skierowanego do starosty.

d) System teleinformatyczny zapewniany przez wytwórcę dowodów rejestracyjnych, o którym mowa w art. 75e UPRD.

PWPW S.A. zwraca uwagę, że zaproponowany, w projekcie ustawy mechanizm, składania wniosku nie zawiera powiązania z systemem teleinformatycznym, o którym mowa w art. 75e UPRD. Zwracamy uwagę, że system ten umożliwia realizację zadań organów rejestrujących w zakresie rejestracji, czasowej rejestracji, czasowego wycofania z ruchu, wyrejestrowania i profesjonalnej rejestracji pojazdów, w tym w zakresie procesu wytwarzania, personalizacji i dystrybucji dokumentów związanych z realizacją tych zadań. Wreszcie system ten zapewnia integralność powiązania procesu wytwarzania dokumentów związanych z realizacją ww. zadań z danymi gromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów.

Powyższe, to jest brak powiązania, zaproponowanego w projekcie ustawy, mechanizmu składania wniosków z systemem teleinformatycznym, o którym mowa w art. 75e UPRD rodzi bardzo poważne skutki w zakresie wykonywania zadań ustawowych przez starostów.

Jednym z przykładów negatywnych konsekwencji, jest brak uregulowania sposobu przekazywania danych do personalizacji dokumentów rejestracyjnych. Zgodnie z obecną regulacją ustawową odbywa się to za pomocą systemu wskazanego w art. 75e UPRD. Po przyjęciu projektowanych zmian, starostwie nie będą mieli takiej możliwości we wszystkich w tych sytuacjach, w których wnioski zostały złożone zgodnie z projektowanymi przepisami ust. 1ab-1af.

Innym przykładem negatywnego skutku jest brak możliwości realizowania, w tym potwierdzania uiszczenia, opłat administracyjnych, związanych z wnioskami złożonymi zgodnie z projektowanymi przepisami ust. 1ab-1af. Projektodawca nie zawarł w tym zakresie żadnych rozwiązań w ramach przedmiotowej nowelizacji.

Wskazane powyżej konsekwencje stanowią jedynie wybrane przykłady wielu negatywnych skutków, które powstaną w sytuacji braku powiązania zaproponowanego, w projekcie ustawy, mechanizmu składania wniosku z systemem teleinformatycznym, o którym mowa w art. 75e UPRD.

W związku z tym zasadne jest rozważenie cyfryzacji procesu rejestracji pojazdów z wykorzystaniem istniejącego narzędzia w postaci systemu teleinformatycznego, określonego w art. 75e UPRD.

2) Uwagi do art. 4 projektu ustawy (art. 73 ust. 1a i ust. 1aa UPR (w wersji projektowanej)).

PWPW S.A. zwraca uwagę na brak korelacji, w ramach art. 73 UPRD, pomiędzy przepisem ust.

cyfrowo i nie mają dostępu do kwalifikowanego podpisu elektronicznego lub profilu zaufanego. Ponadto wprowadzenie możliwości złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w formie opisanej powyżej, umożliwia obsługę osób, które preferują tradycyjne formy kontaktu z urzędem, lecz chcą skorzystać z nowoczesnych technologii ułatwiających proces administracyjny. Zatem wprowadzenie możliwości składania wniosków drogą elektroniczną, z wypełnieniem formularza przez organ administracji publicznej, odpowiada na rosnące zapotrzebowanie na cyfryzację usług publicznych. Umożliwia to nie tylko na uproszczenie procesu dla obywateli, ale również przyczynia się do poprawy dostępności do usług administracyjnych, zwłaszcza wśród osób starszych, czy też takich, które nie mają dostępu do narzędzi umożliwiających składanie podpisu elektronicznego. Rozwiązanie to wpisuje się również w kierunki polityki cyfryzacji państwa, gdzie celem jest uproszczenie procedur administracyjnych i zredukowanie biurokracji. W tym uzupełniono uzasadnienie do projektu.

W odniesieniu do projektowanego ust. 1ai przepis został skorygowany. Nowe brzmienie ust. 1ai jest następujące: „1 ai. W przypadku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 1 administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje właściwemu staroście informację o złożonym wniosku o rejestrację pojazdu poprzez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję do pobrania za pomocą systemu teleinformatycznego, z wykorzystaniem którego starosta wykonuje zadania związane z rejestracją pojazdów.”

Odnosząc się natomiast do kosztów zakupu sprzętu, w ocenie Ministerstwa Cyfryzacji w sytuacji, w której Ministerstwo Infrastruktury zawarło umowę z PWPW S.A. na personalizację dokumentów a system SI Pojazd pozostaje systemem wspierającym proces rejestracji, to w gestii pozostającej po stronie Ministerstwa Infrastruktury jest odniesienie się do kosztu zakupu tabletów – czy zostaną one uwzględnione w ramach infrastruktury/urządzeń dostarczanych przez PWPW S.A. czy też organy będą musiały zapewnić takie urządzenia we własnym zakresie. Korzystniejsze wydaje się być pierwsze z rozwiązań.

d) System teleinformatyczny zapewniany przez wytwórcę dowodów rejestracyjnych, o którym mowa w art. 75e ustawy Prawo o ruchu drogowym – uwaga częściowo uwzględniona – uwzględniono korelację z SI Pojazd. Szczegółowe wyjaśnienia zawarto w pkt a). Odnosząc się do kwestii braku uregulowania sposobu obsługi opłat administracyjnych uwaga jest niezasadna – aktualnie przepisy ustawy nie odnoszą się do technicznych aspektów sposobu wnoszenia opłaty, jest to kwestia technicznego rozwiązania.

Ad. 2) Uwaga zostanie uwzględniona

1a oraz przepisem ust. 1aa, w kontekście momentu wejścia w życie obu przepisów. Zwracamy uwagę, że art. 73 ust. 1a wchodzi w życie po 6 miesiącach od dnia ogłoszenia ustawy i zawiera obowiązek złożenia oświadczenia przez właściciela pojazdu, że posiada tablice rejestracyjne utrzymane w należytym stanie i czytelne, a umieszczony na nich znak legalizacyjny nie jest uszkodzony. Tymczasem przepis art. 73 ust. 1aa, w którym mowa o przedmiotowym oświadczeniu oraz rygorze odpowiedzialności karnej, wchodzi w życie 18 stycznia 2027 r. W związku z tym istnieje znaczne ryzyko powstania luki ustawowej na skutek niedostosowania terminów wejścia w życie tych przepisów.

3) Uwagi do uzasadnienia do projektu ustawy oraz oceny skutków regulacji.

Przedmiotowy projekt ustawy odnosi się do wniosku w postaci cyfrowej, ale nie adresuje obowiązku złożenia dokumentów (między innymi dokumentu zakupu pojazdu) w oryginale. Należy wykazać, czy przepisy Unii Europejskiej, w zakresie udostępniania danych o pojazdach nowych i zarejestrowanych, zezwalają na dostęp do rejestrów państw członkowskich przed złożeniem wniosku przez obywatela. Związany z tym przepis art. 80rb budzi wątpliwość, ponieważ odnosi się do umożliwienia weryfikacji danych pojazdu przed rejestracją. Dlatego w uzasadnieniu do projektu ustawy należy szczegółowo określić jak ten przepis, w brzmieniu zaproponowanym, będzie realizowany.

W ocenie skutków regulacji załączonej do projektu ustawy brakuje danych liczbowych dotyczących kosztów wprowadzenia mechanizmu składania wniosków o rejestrację pojazdów. Brakuje także przedstawienia danych liczbowych, uzasadniających wprowadzenie przedmiotowego rozwiązania, poprzez pokazanie symulacji kosztów jego wprowadzenia w stosunku do potencjalnych korzyści wynikających z jego stosowania. W szczególności należy określić skutki finansowe, po stronie jednostek samorządu terytorialnego, związane z koniecznością zakupu sprzętu (zestawy komputerowe i tablety), na których będzie udostępniona, przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, usługa umożliwiająca złożenie wniosku o rejestrację pojazdu. Ponadto należy ująć również skutki finansowe w postaci utraconych dochodów jednostek samorządu terytorialnego związane z zaniechaniem czynności legalizacji tablic rejestracyjnych.

Zwracamy uwagę, że w roku 2020 nowelizacją do UPRD (art. 73c) została wprowadzona usługa rejestracji online pojazdu nowego, zakupionego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych, która umożliwia rejestrację pojazdu nowego w imieniu kupującego przez ten salon. Tymczasem po upływie 4 lat od uruchomienia tej usługi (pierwszy wniosek został przesłany 10.06.2021 r.), wg posiadanych przez PWPW S.A. danych, do chwili obecnej, w skali całego kraju złożono jedynie 95 wniosków, co daje średnio 23-24 wnioski rocznie. Powyższa sytuacja unaocznia niską efektywność nieoptymalnie zaprojektowanych procesów cyfryzacyjnych przy

Ad. 3) Uwagi do uzasadnienia do projektu ustawy oraz oceny skutków regulacji.

W zakresie składania dokumentów w oryginale projekt został uzupełniony o odpowiednią regulację w tym zakresie.

Odnosząc się do uwagi dotyczącej art. 80rb przepisy Dyrektywy 1997/37/WE obejmują możliwość dostępu do baz danych innych państw członkowskich na potrzeby weryfikacji danych pojazdu uprzednio zarejestrowanego w innym państwie członkowskim.

OSR uwzględnia całkowity szacowany koszt obsługi elektronicznych wniosków o rejestrację, w tym usługi w aplikacji mObywatel oraz usługi webowej. Uwaga dotycząca symulacji kosztów do korzyści jest niezasadna.

W odniesieniu do kosztów zakupu sprzętu niezbędnego do przyjmowania i obsługi wniosków przez organy rejestrujące składanych w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę, jak szczegółowo wyjaśniono w pkt 1 lit. c) pisma, w ocenie Ministra Cyfryzacji powyższa kwestia leży w gestii pozostającej po stronie Ministerstwa Infrastruktury.

jednoczesnym, nieadekwatnie wysokim, poziomem wydatków publicznych.	
Uwagi PZPM 1) W odniesieniu do zapisów projektu, poniżej przekazujemy uwagi do poszczególnych artykułów zmienianej ustawy. • Art. 71 ust.4 – na wstępie pragniemy podziękować za przygotowanie tej propozycji, gdyż powinna ona być ułatwieniem procesu rejestracji i zmniejszeniem obciążeń administracyjnych dla podmiotów kupujących nowe pojazdy z fabrycznie zamontowanym hakiem. Jednakże mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia z Wydziałami komunikacji, naszym zdaniem wskazane byłoby doprecyzowanie brzmienia tego przepisu, o dodanie słów „w co najmniej jednym z dokumentów” i nadanie mu brzmienia jak poniżej. Nasza uwaga wynika z faktu, że przy obecnym brzmieniu naszym zdaniem istnieje ryzyko, że niektóre z Wydziałów komunikacji będą wymagały takiej adnotacji w obu dokumentach tj. Świadectwie zgodności i Oświadczeniu z danymi niezbędnymi do rejestracji pojazdu. <i>„4. Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie informacji zawartej w dokumencie co najmniej jednym z dokumentów, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3, albo zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Przepis ten nie dotyczy motocykla.”</i> • Art. 74 ust. 1b – w tym przypadku także dziękujemy za propozycję wprowadzenia takiej zmiany, szczególnie że przepisy o profesjonalnej rejestracji z praktyce są niemożliwe do zastosowania dla wielu podmiotów zajmujących się produkcją pojazdów, a w szczególności pojazdów ciężarowych oraz przyczep i naczep, w sytuacji wywozu pojazdu za granicę. W wielu przypadkach pojazdy produkowane przez te podmioty są odbierane osobiście z fabryki przez ich nowych właścicieli i obecnie nie mają oni możliwości zarejestrowania takiego pojazdu w celu przewozu do własnego kraju. Zdarza się, że są to pojazdy produkowane na rynki poza UE i wówczas nie posiadają Świadectwa zgodności, ale spełniają wymagania wynikające z warunków technicznych. Mając na uwadze takie sytuacje uprzejmie prosimy o rozważenie uzupełnienia tej propozycji o odwołanie do ust 2 pkt 2 lit. c, co pozwoli także na uzyskanie takiej rejestracji wywozowej dla powyżej opisanych pojazdów tj. klient z takim pojazdem otrzymuje tablice w celu przeprowadzania badania technicznego weryfikującego zgodność z warunkami technicznymi i na tej podstawie może uzyskać tablicę wywozową, pozwalając na przejazd od macierzystego kraju właściciela pojazdu. Poniżej znajduje się na propozycja brzmienia przepisu: <i>„1b. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a lub c, czasowej rejestracji może dokonać również organ rejestrujący właściwy ze względu</i>	Odniesienie do uwag PZPM Ad. 1) Uwaga zostanie uwzględniona

na miejsce zakupu pojazdu, gdy właściciel pojazdu nie ma miejsca stałego zamieszkania (siedziby) lub czasowego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.” 2) Niezależenie od powyższego, jednak mając na uwadze, że projekt ma charakter deregulacyjny, prosimy o rozważenie poniższej propozycji. Z uwagi na fakt, że rok produkcji pojazdu nie jest jedną z danych wymaganych w dowodach rejestracyjnych dyrektywą Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. U. UE. L. z 1999 r. Nr 138, str. 57 z późn. zm.) i podawanie jej prowadzi często do nieuzasadnionych z punktu widzenia technicznego dyskusji dotyczących pojazdu (rozbieżność w roku pomiędzy datą pierwszej rejestracji, a rokiem produkcji) szczególnie przy jego sprzedaży prowadzących do nieuzasadnionych oczekiwań obniżenia ceny (zarówno sprzedaż pierwotna jak i wtórna) proponujemy jej usunięcie z dowodu rejestracyjnego. Doprecyzowując zmiana roku modelowego, która ma wpływ na zmiany techniczne w pojeździe następuje z reguły w środku roku kalendarzowego i w związku z tym pojazd wyprodukowany w grudniu danego roku, nie różni się technicznie od pojazdu wyprodukowanego w styczniu roku następnego.	Ad.2) uwaga nieuwzględniona Proponowana zmiana wpływa na konieczność dokonania zmian w szeregu przepisów, w tym nie tylko regulacjach będących we właściwości MI, wymagałoby to przeprowadzenia uzgodnień z innymi resortami. Uwaga zostanie rozważona podczas przyszłych prac legislacyjnych związanych z przygotowaniem zgłoszenia do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów systemowej zmiany regulacji dotyczących rejestracji pojazdów.
Uwagi Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji 1. Art. 1. pkt 4 lit a Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) wprowadza się następujące zmiany: (...) 4) w art. 73: a) - ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a. Składający wniosek o rejestrację pojazdu może wnioskować o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, jeżeli pojazd był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada tablice (tablicę) rejestracyjne zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a. Do wniosku o rejestrację właściciel pojazdu załącza oświadczenie, że posiada tablice (tablicę) rejestracyjne utrzymane w należytym stanie i czytelne, a umieszczony na nich znak legalizacyjny nie jest uszkodzony albo dotychczasowe tablice rejestracyjne. W takim przypadku starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny. Jeżeli do wniosku nie dołączono oświadczenia albo posiadane tablice (tablica) rejestracyjne nie są zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a, stosuje się przepis ust. 1.”, - po ust. 1a dodaje się ust. 1aa w brzmieniu: „1aa. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1a, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z	Odmienienie do uwag Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji Uwaga nr 1 i 4 zostaną uwzględnione

art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

W przypadku gdy właściciel pojazdu wnioskuje o zachowanie numeru, tablice nie powinny być dołączane do wniosku.

UWAGA DO OSR

Obowiązek każdorazowej legalizacji tablic rejestracyjnych przy przerejestrowaniu pojazdu stanowi istotne utrudnienie dla obywateli oraz przedsiębiorców. Jest to szczególnie problematyczne w sytuacjach, gdy pojazd wykorzystywany jest w ramach prowadzenia działalności gospodarczej, a dla jego przerejestrowania konieczne jest jego unieruchomienie w celu przedstawienia tablic w urzędzie.

Koszt legalizacji jednej tablicy rejestracyjnej dla właściciela pojazdu wynosi obecnie 12,50 zł. Opłata ta nie była waloryzowana od wielu lat, na co wielokrotnie zwracaliśmy uwagę w naszych wystąpieniach do Ministerstwa Infrastruktury. Samorządy nabywają znaki legalizacyjne od Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A. w cenie 11,50 zł za sztukę, a koszt ten podlega corocznej waloryzacji. Oznacza to, że zysk samorządu z jednej legalizacji wynosi obecnie zaledwie 1 zł.

Podkreślamy, że sama czynność legalizacji nie jest czasochłonna dla pracowników urzędów, dlatego zniesienie obowiązku legalizacji nie wpłynie znacząco na odciążenie administracji, a tym samym – na zmniejszenie zatrudnienia.

Dla zobrazowania skali – szacujemy, że w 2024r. w całym kraju przeprowadzono około 1,82 mln ponownych legalizacji tablic. W przypadku ich zniesienia, samorządy utraciłyby przychód rządu blisko 2 mln zł rocznie.

Choć kwota ta nie wydaje się znacząca, to należy ją rozpatrywać w kontekście niezmiennych od lat opłat rejestracyjnych oraz rosnących kosztów obsługi całego procesu.

Dlatego, w przypadku zmniejszenia dochodów samorządów, konieczne jest ich zrekompensowanie – oczekujemy przedstawienia kompleksowego rozwiązania w zakresie urealnienia opłat za rejestrację pojazdów i wydawanie uprawnień do kierowania.

2. 1ab

1ab. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 składa się:

1) za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji umożliwiającej złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, za pośrednictwem tego ministra, za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1–3, danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i rejestrach prowadzonych przez inne organy, po uwierzytelnieniu na zasadach określonych w

ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1557 i 1717) lub
2) w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1–3, danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i rejestrach prowadzonych przez inne organy, podpisanego przez wnioskodawcę.

Projektowane przepisy umożliwiają złożenie wniosku o rejestrację w dwóch formach: albo za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego ds. informatyzacji albo dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej. Jednak projektowane przepisy nie przewidują do jakiego systemu informatycznego miałyby być one przyjmowane. Należy jasno wskazać w przepisie, że

- wniosek elektroniczny, o którym mowa w ust. 1ab pkt. 1 przekazywany jest bezpośrednio do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 75e UPRD

- wniosek, o którym mowa w ust. 1ab pkt. 2 składany jest przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 75e UPRD

Brak jednoznacznego wskazania systemu informatycznego o którym mowa w art. 75e UPRD jako miejsca do którego przekazywane są wnioski elektroniczne jak również systemu w którym „generowany” jest wniosek składany przy „okienku” przez właściciela pojazdu spowoduje, że organy rejestrujące będą zmuszone do budowy oddzielnych systemów informatycznych do przyjmowania wniosków o rejestrację a następnie w bliżej nieokreślony sposób ich przekazywania do SI Pojazd.

Z uzasadnia do ustawy jak również z OSR nie wynika, aby zamysłem ustawodawcy była budowa przez każdego ze starostów systemu do obsługi wniosków o rejestrację pojazdów. Jedynym logicznym rozwiązaniem jest przyjmowanie i opracowywanie tych wniosków w systemie teleinformatycznego o którym mowa w art. 75e UPRD czyli SI Pojazd.

3. Art. 1 pkt 4 lit b pkt 2

1ac. Podpisanie wniosku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 2, odbywa się za pomocą urządzenia umożliwiającego złożenie podpisu odwzorowującego elektronicznie podpis własnoręczny.

Projektowany przepis nie zawiera wskazania kto ma zapewnić urządzenie umożliwiające złożenie podpisu odwzorowującego elektronicznie podpis własnoręczny.

Należy jasno wskazać, że urządzenie to jest integralną częścią systemu teleinformatycznego o którym mowa w art. 75e UPRD, a co za tym

idzie urządzenia te dla starostów zapewnia
wytwórca dowodów rejestracyjnych.

Obecnie całość sprzętu komputerowego
niezbędnego do realizacji zadań związanych z
rejestracją pojazdów zapewniane jest przez
producenta dowodów rejestracyjnych.
Konieczność wykorzystania nowego urządzenia
nie powinna tej zasady zmieniać.
Ponadto niewaloryzowane opłaty z tytułu
rejestracji pojazdów od wielu lat przy
jednoczesnym podnoszeniu opłat z tytułu
zakupu dokumentów komunikacyjnych u
producenta dowodów spowodowało, że
starostowie nie posiadają środków na zakup
urządzeń wykorzystywanych w procesie
rejestracji pojazdów.

4. Art. 1 pkt 4 lit b

1ad. Urządzenie, o którym mowa w **ust. 1ac**,
zapewnia integralność danych stanowiących
odwzorowanie podpisu własnoręcznego
wnioskodawcy z dokumentem utrwalonym w
postaci elektronicznej stanowiącym wniosek o
rejestrację pojazdu.

Błędne odwołanie do ust. 1ab

5. Art. 1 pkt 4 lit b

1ah. W przypadku, o którym mowa w **ust. 1ab
pkt 2**, starosta wprowadza dane z wniosku o
rejestrację pojazdu do centralnej ewidencji
pojazdów na zasadach określonych w art 80b.

Wniosek utrwalony elektronicznie.

Dane winny być przekazywane automatycznie
bez udziału starosty.

Art. 80b wskazuje katalog danych, zasady
wprowadzania są określone w art. 80ba.
Niezrozumiałe jest sformułowanie „starosta
wprowadza dane z wniosku o rejestrację
pojazdu...”

UWAGI DO OSR

Jeśli proponowane rozwiązania miałyby
dotyczyć jedynie archiwizacji samego wniosku o
rejestrację z zachowaniem nr rejestracyjnego
poza systemem SI Pojazd i CEPiK, to
oszczędności związane z brakiem fizycznej
archiwizacji byłyby znikome. Należy pamiętać,
że przy każdej rejestracji pojazdu wydawana jest
papierowa decyzja administracyjna oraz karta
informacyjna, co i tak wymusza założenie
fizycznej teczki i jej archiwizację. Ponadto każde
kolejne przerejestrowanie pojazdu oznaczałoby
konieczność uzupełnienia dokumentacji
papierowej.

Jednocześnie należy podkreślić, że wdrożenie
elektronicznej archiwizacji dokumentów wymaga
wprowadzenia w systemie SI Pojazd rozwiązań
zgodnych z EZD, umożliwiających:

- przechowywanie dokumentów
elektronicznych,
- przekazywanie ich do archiwum
zakładowego,

Uwaga nr 5 zostanie uwzględniona

Skreślono zapis „starosta wprowadza dane z
wniosku o rejestrację pojazdu...” Nowe
brzmienie ust. 1ah. W przypadku, o którym
mowa w ust. 1ab pkt 2, starosta wprowadza
dane do centralnej ewidencji pojazdów w
zakresie i na zasadach określonych w art 80b-
80bb.

- brakowanie akt.

Obecnie system SI Pojazd nie posiada takich funkcjonalności. Jeśli nie byłoby możliwości jego rozbudowy, konieczna byłaby integracja z lokalnymi systemami EZD. Działania równoległe w dwóch systemach – SI Pojazd i EZD – byłyby nieefektywne i generowałyby dodatkowe koszty po stronie urzędów.

6. Art. 1 pkt 4 lit b

1ae. W przypadku braku możliwości złożenia podpisu w sposób, o którym mowa w ust. 1ab pkt 2, na wydruku dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, o którym mowa w ust. 1ab pkt 2, składa się podpis własnoręczny

Proponuje się usunąć przepis.

Złożenie podpisu w proponowanej formie, jest składową złożonego procesu rejestracji pojazdu, na który składa się wiele czynności.

Niezrozumiałym jest zatem dlaczego akurat ta czynność w przypadku nieprawidłowego działania systemu informatycznego ma być wykonywana w innej formie niż docelowa. Skoro nie można złożyć podpisu to koniecznym będzie jego wydruk i przechowywanie w formie tradycyjnej, co będzie kłopotliwe.

Sugeruje się usunięcie przepisu, tak aby rejestracja pojazdu była możliwa wówczas gdy działają poprawnie wszystkie systemy informatyczne i urządzenia niezbędne do przeprowadzenia procesu.

Chyba, że zamiarem projektodawcy jest sytuacja, w której mimo wejścia w życie przepisu, starostowie nie będą jeszcze dysponowali stosowanymi urządzeniami i dla kontynuacji procesu rejestracji pojazdu wprowadzi się takie tymczasowe rozwiązanie. Jeśli tak, należałoby to w przepisie doprecyzować.

7. Art. 1 pkt 4 lit b

1ai. W przypadku stwierdzenia braku właściwości w zakresie rejestracji pojazdu, starosta przekazuje sprawę w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, po uprzednim wprowadzeniu danych, o których mowa w ust. 1ah, właściwemu staroście.

Proponuje się usunąć przepis.

Przepis w tym kształcie będzie powodował niepotrzebne zwiększenie pracochłonności po stronie organów w przypadku wniesienia wniosku niezgodnie z właściwością, gdyż do wniosku muszą być dołączone chociażby dokumenty przenoszące prawo własności i samo wprowadzenie wniosku do systemu nie załatwia sprawy w przedmiocie rejestracji pojazdu.

Przepis ten wprowadza pozorne odmiejszczenie procesu rejestracji pojazdu. Niestety generuje dodatkowe prace po stronie

Uwaga 6 wyjaśniona.

Zaproponowany w ust. 1ab pkt 2 projektu, mechanizm składania wniosków nie nakłada dodatkowych obciążeń na organ – już obecnie w procesie rejestracji pojazdu urzędnik wprowadza szereg danych do systemu – ten zakres nie ulegnie rozszerzeniu. Procedura przyczyni się ponadto do wyeliminowania wątpliwości wnioskodawcy co do sposobu wypełniania formularza a zatem łączny czas obsługi takiego wniosku nie ulegnie istotnemu wydłużeniu i będzie on porównywalny z czasem obsługi wniosków składanych w formie papierowej, kiedy to w praktyce niejednokrotnie urzędnik zmuszony jest do instruowania wnioskujących w zakresie treści poszczególnych rubryk wniosku, czy też nanoszenia zmian błędnie dokonanych wpisów.

Ponadto przewidziany w ust. 1ae tryb odrębnego podpisywania wniosku na wydruku dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, stanowi rozwiązanie alternatywne, przewidziane wyłącznie dla sytuacji awaryjnej, w której podpis w sposób, o którym mowa w ust. 1ab pkt 2 nie będzie mógł być złożony.

Uwaga 7 uwzględniona

Nowe brzmienie ust. 1 ai. W przypadku, o którym mowa w ust. 1ab pkt 1 administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje właściwemu staroście informację o złożonym wniosku o rejestrację pojazdu poprzez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję do pobrania za pomocą systemu teleinformatycznego, z wykorzystaniem którego starosta wykonuje zadania związane z rejestracją pojazdów.

samorządów, a co za tym idzie dodatkowe koszty, które w żaden sposób nie będą zrekompensowane. Ponadto nie przynosi żadnych korzyści dla właściciela pojazdu, gdyż ten i tak będzie musiał dostarczyć dokumenty do organu właściwego miejscowo.

8 . Art. 4 pkt 2

Art. 4 pkt 2

Ustawa wchodzi w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

(...)

2) art. 1 pkt 3, **pkt 4 lit. b i c**, pkt 6–10, które wchodzi w życie z dniem 18 stycznia 2027 r.

Omyłkowo wskazano, że art. 1 pkt 4 lit. b wchodzi w życie 1,5 roku później niż reszta przepisu.

Przepis regulujący treść oświadczenia o stanie tablic rejestracyjnych jest jednoznacznie połączony z przepisem umożliwiającym jego złożenie. W związku z treścią przepisu art. 4 pkt 2 projektu przedmiotowej ustawy wskazującego, iż art. 1 pkt 4 lit. b wchodzi w życie z dniem 18 stycznia 2027 r. pozostawienie treści omawianych przepisów w dotychczasowej formie oznaczałoby, że możliwość złożenia oświadczenia dot. tablic i znaków legalizacyjnych weszłaby w życie ok. 1,5 roku wcześniej niż przepis regulujący wymogi formalne tego oświadczenia.

Inne:

1. Projektowane przepisy dążą do elektronizacji procesu rejestracji pojazdów wprowadzając wniosek elektroniczny w innej formie niż funkcjonujący obecnie, jednakże projektowane przepisy nie poruszają kwestii pozostałych dokumentów, które dostarczane są przez właściciela i funkcjonują w formie papierowej np. umowa, dotychczasowy dowód rejestracyjny itd. Wprowadzenie wniosku elektronicznego bez wskazania co dzieje się z pozostałymi dokumentami papierowymi jest pozorną cyfryzacją procesu nie tylko go nie ułatwiającą, ale wręcz utrudniającą jego realizację.

Dlatego postulujemy aby proces rejestracji pojazdu, w którym wykorzystywane są dokumenty tradycyjne wyglądał tak, że wszystkie dokumenty po ich weryfikacji i zeskanowaniu do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 75e UPRD, będą zwracane właścicielowi.

W organie rejestrującym powinny być przechowywane tylko dokumenty elektroniczne lub cyfrowe odwzorowanie dokumentów tradycyjnych w tym wydanej właścicielowi decyzji. Tylko takie rozwiązanie będzie faktycznym elektronicznym procesem, który może przynieść korzyści zarówno dla właścicieli pojazdów jak również dla samorządu.

2. Choć projektowane przepisy będą z pewnością korzystne dla właścicieli pojazdów, pozostaje przestrzeń do dalszych usprawnień. Od lat postulujemy uproszczenie dwuetapowego

Uwaga 8 zostanie uwzględniona.

Artykuł określający terminy wejścia w życie poszczególnych przepisów zostanie poprawiony.

W odniesieniu do innych uwag to MI planuje w tym roku przygotowanie zgłoszenia do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów systemowej zmiany regulacji dotyczących rejestracji pojazdów. Podczas prac nad tym projektem rozważone zostaną m.in. kwestia polegając na dalszym upraszczaniu procedur związanych z rejestracją pojazdów i nakładaniem kar pieniężnych na podstawie art. 140mb.

Ponadto projekt ustawy, który aktualnie przygotowywany jest przez resort cyfryzacji i jest obecnie na etapie wpisu do wykazu prac legislacyjnych obejmuje kompleksowe rozwiązania w obszarze rejestracji i wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Projekt ten m.in. zakłada wyeliminowanie wydawania decyzji o czasowej rejestracji pojazdu w procesie stałej rejestracji. Projekt będzie procesowany standardowym trybem i będzie podlegał standardowym konsultacjom, opiniowaniu oraz uzgodnieniom.

procesu rejestracji pojazdu poprzez jego skrócenie do jednego etapu. Naturalną konsekwencją tego byłoby zniesienie obowiązku wydawania decyzji o czasowej rejestracji. Dzięki temu możliwe byłoby natychmiastowe dokonanie właściwej rejestracji, co uprościłoby procedury, oddzielając decyzję administracyjną od wydania dowodu rejestracyjnego – który powinien mieć charakter czynności materialno-technicznej. Takie rozwiązanie byłoby dużym ułatwieniem przede wszystkim dla przedsiębiorców z branży transportowej oraz firm finansujących zakup pojazdów, dla których obecna dwuetapowość jest źródłem znacznych trudności organizacyjnych.	
Uwaga Organizacji Pracodawców Rady Przedsiębiorców Poprawa jakości tworzonego prawa w Polsce nie wiąże się jedynie z samą treścią przepisów, ale także sposobem ich uchwalania. Nawet słuszne projekty ustaw powinny być rzetelnie skonsultowane. Niestety nie można tego powiedzieć o omawianym projekcie. Danie jedynie kilku dni na zaopiniowanie przepisu, w dodatku w okresie długiego weekendu, nie jest niestety wyrazem traktowania strony społecznej z należytą powagą. Apelujemy, aby przy kolejnych zmianach prawnych czas na składanie opinii został wyraźnie wydłużony. Odnosząc się już do merytorycznej części projektu uznać należy niektóre zmiany za niedostateczne. Za zbędne uznać należy konieczność wypełniania wniosku o pozostawienie tablic rejestracyjnych pojazdu (powinno się jedynie złożyć informację o zmianie właściciela pojazdu) oraz przedłożenia oświadczenia o stanie tablicy rejestracyjnej. Jazda z uszkodzoną bądź zasłoniętą grozi mandatem karnym wystawiony przez policję, toteż nie ma żadnej potrzeby aby właściciel pojazdu przedkładał takie oświadczenie pod odpowiedzialnością karną. Zwłaszcza, że właściciel zobligowany jest do każdorazowego sprawdzania czy aby tablice rejestracyjne nie zostały naruszone bądź zasłonięte w toku eksploatacji pojazdu.	Odniesienie do uwagi Organizacji Pracodawców Rady Przedsiębiorców Uwaga nie została uwzględniona
Uwagi Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego Do projektu W nawiązaniu do konsultacji publicznych projektu o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (UDER51), niniejszym chcielibyśmy zwrócić uwagę na planowane zmiany przepisów wynikające z inicjatyw legislacyjnych Komisji Europejskiej, w szczególności zmiany dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz dyrektywy 2014/47/UE w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zgodności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych w UE (tzw. pakiet „roadworthiness package”), opublikowanego w kwietniu 2025 r. Jednym z elementów ww. pakietu jest zmiana przepisów dotyczących okresowych badań technicznych pojazdów użytkowych oraz zasad ich kontroli drogowej. Celem inicjatywy jest m.in. po-	Odmienienie do uwagi Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego Uwaga nieuwzględniona. Proponowane zmiany wychodzą poza zakresem zmian. Aktualnie prowadzone są prace na poziomie Unii Europejskiej nad zmianą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep nie są równoznaczne z ostateczną treścią przepisów. Mając na względzie, że dyrektywy dla swojej skuteczności wymagają wdrożenia do systemu prawa krajowego i są skierowane do państw członkowskich Unii Europejskiej, rozpoczęcie

prawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, ograniczenie emisji szkodliwych substancji do środowiska oraz pełna cyfryzacja dokumentacji pojazdowej. Zmiany mają objąć różne rodzaje środków transportu, ich wpływ będzie istotny również dla branży transportu drogowego, która funkcjonuje w silnie zintegrowanym i transgranicznym środowisku. W tym kontekście chcielibyśmy zwrócić uwagę na rozwiązania wprowadzające możliwość uznania badań technicznych pojazdów wykonanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Obecnie obowiązujące przepisy umożliwiają przeprowadzenie obowiązkowego badania technicznego wyłącznie w kraju rejestracji pojazdu. W praktyce oznacza to, że przedsiębiorcy prowadzący międzynarodową działalność transportową muszą kierować pojazdy z powrotem do Polski wyłącznie w celu przeprowadzenia badań technicznych, niezależnie od tego, gdzie w danym czasie realizowana jest operacja transportowa. W świetle zniesienia obowiązku powrotu pojazdu do kraju raz na osiem tygodni, utrzymywanie obowiązku krajowego badania technicznego staje się nie tylko kosztowne nieefektywne, ale również nieefektywne i nieprzystające do realiów nowoczesnego transportu. Propozycja Komisji Europejskiej, zakładająca wzajemne uznawanie badań technicznych wykonanych w państwach UE, jest krokiem	prac legislacyjnych nad zmianą przepisów z zakresu systemu badań technicznych będących konsekwencją aktualnie prowadzonych prac nad zmianą dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep będzie możliwe po ich przyjęciu przez właściwe organy Unii Europejskiej i opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
Uwagi portalu PolskiAutohandel.pl Art. 1 pkt 7 w toku konsultacji społecznych, pragniemy zaproponować dodatkową poprawkę, która uzupełnia projekt w duchu deregulacyjnym i praktycznym. Dotyczy ona art. 74 ust. 5. Propozycja poprawki: W art. 1 pkt 7, w art. 74 po lit. c) dodaje się lit. d) w brzmieniu: d) w ust. 5 otrzymuje brzmienie: Po upływie terminu czasowej rejestracji tablice rejestracyjne zwraca się do organu, który je wydał lub organu, który dokonuje rejestracji pojazdu, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a. Uzasadnienie: Celem proponowanej zmiany jest uproszczenie procedury zwrotu tablic rejestracyjnych po upływie okresu czasowej rejestracji pojazdu w celu powrotu z miejsca zakupu. Obecnie, zgodnie z art. 74 ust. 5, tablice należy zwrócić wyłącznie do organu, który je wydał, niezależnie od miejsca, w którym pojazd będzie docelowo rejestrowany. W praktyce powoduje to liczne trudności – zwłaszcza gdy tablice zostały wydane w innym urzędzie niż ten, w którym właściciel planuje rejestrację stałą. W efekcie właściciel musi: - fizycznie zwrócić tablice do pierwotnego organu – często na drugim końcu kraju,	Odmienienie do uwag portalu PolskiAutohandel.pl Ad. 1) uwaga zostanie uwzględniona

- oczekiwać na ich formalne wyrejestrowanie w systemie,
- a dopiero po tej czynności może złożyć skuteczny wniosek o rejestrację pojazdu w innym wydziale.

Taki mechanizm niepotrzebnie wydłuża procedurę, unieruchamia pojazd i generuje koszty związane z przesyłką tablic. Jest też niezgodny z duchem proponowanej nowelizacji, która zmierza do uproszczenia i informatyzacji procedur. Proponowana poprawka umożliwia zwrot tablic także do organu, który rejestruje pojazd na stałe, co:

- zwiększa elastyczność i usprawnia obsługę obywateli,
- ułatwia logistykę przedsiębiorcom zajmującym się sprzedażą pojazdów,
- pozwala szybciej rozpocząć proces rejestracyjny,
- zmniejsza koszty i obciążenia administracyjne.

Z perspektywy systemowej rozwiązanie to:

- wspiera legalny powrót zakupionym pojazdem do miejsca zamieszkania,
- zmniejsza ryzyko nielegalnych praktyk,
- jest spójne z deregulacyjnym charakterem ustawy i duchem cyfryzacji administracji publicznej.

Inne:

Jednocześnie środowisko przedsiębiorców zajmujących się handlem pojazdami używanymi oczekuje kontynuacji działań deregulacyjnych, w szczególności w zakresie **zniesienia obowiązku rejestracji pojazdów, które są przeznaczone do dalszej odsprzedaży i stanowią towar handlowy**. Obowiązek ten generuje istotne koszty, m.in. związane z koniecznością wykupienia obowiązkowego ubezpieczenia OC, a także nakłada obowiązek niemożliwy do spełnienia w przypadku pojazdów uszkodzonych, które nie mogą zostać formalnie dopuszczone do ruchu. W efekcie obowiązujące regulacje prowadzą do blokowania obrotu legalnym towarem handlowym i stanowią barierę w prowadzeniu działalności gospodarczej. Postulujemy zatem rozważenie dalszych zmian przepisów w tym zakresie w kolejnych etapach procesu legislacyjnego zmierzających do zniesienia tego obowiązku dla osób zajmujących się handlem samochodami.

Dodatkowo postulujemy wprowadzenie zmian, które umożliwią szersze wykorzystanie **rejestracji profesjonalnej również w odniesieniu do pojazdów używanych**, które oczekują na klienta, a znajdują się w okresie przejściowym między zakupem, a zarejestrowaniem. Obecnie obowiązujące przepisy ograniczają możliwość stosowania tablic profesjonalnych głównie do pojazdów nowych, co znacząco utrudnia prowadzenie legalnych jazd próbnych i demonstracyjnych samochodów używanych. W opinii branży nie ma racjonalnego powodu, aby takie rozwiązanie nie mogło obejmować również pojazdów z rynku wtórnego, które w praktyce wymagają identycznych procedur w zakresie prezentacji, transportu i sprawdzenia technicznego. Wpro-

Ad. inne)

MI planuje w tym roku przygotowanie zgłoszenia do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów systemowej zmiany regulacji dotyczących rejestracji pojazdów. Podczas prac nad tym projektem rozważone zostaną m.in. kwestia polegając na dalszym upraszczaniu procedur związanych z rejestracją pojazdów i nakładaniem kar pieniężnych na podstawie art. 140mb.

Kwestie te są przedmiotem projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (UD17).

wadzenie takiej możliwości zwiększyłoby elastyczność działania firm handlujących pojazdami, a także poprawiłoby komfort i bezpieczeństwo klientów końcowych.	
Uwagi Stowarzyszenia Komisów Do projektu Zmiany zaproponowane w ustawie idą w dobrym kierunku, jednakże są dalece niewystarczające dla branży dealerów samochodów używanych. Wielokrotnie występowaliśmy o całkowite zniesienie obowiązku rejestracji dla podmiotów trudniących się obrotem pojazdami używanymi. Obecne przepisy bardzo utrudniają naszą działalność oraz generują dodatkowe koszty (rejestracja, ubezpieczenie, „zamrożenie” kapitału w czasie czasowej rejestracji), które w skali roku przy posiadaniu w ofercie ok. 100 samochodów przekraczają 50 tys. zł Podobnie dużym ułatwieniem dla naszej branży byłoby umożliwienie korzystania z tablic profesjonalnych. Możliwość zarejestrowania pojazdu bez aktualnego badania technicznego też byłaby rozwiązaniem pożądanym przez naszą branżę, a także dużym ułatwieniem dla innych osób i podmiotów, które trudnią się obrotem pojazdami uszkodzonymi, a także pojazdami zabytkowymi, które ze względu na długi proces przywracania do stanu umożliwiającego dalszą eksploatację nie mają obecnie możliwości spełnić obowiązków rejestracji w ustawowym terminie. To jedno z wielu problemów z jakimi spotykamy się w naszej pracy, jednakże rozwiązanie ich znacznie uprościłoby codzienne funkcjonowanie. Chcielibyśmy zaznaczyć, że dla dealerów samochodów używanych, samochód jest tylko towarem handlowym, natomiast przepisy które obowiązują nakładają na nas dużo więcej obowiązków niż na inne podmioty handlowe. Mając na uwadze powyższe, wnosimy o dalsze prace nad zmianami przepisów prawa zmierzające do zmniejszenia obowiązków nakładanych na naszą branżę.	Odmienienie do uwag Stowarzyszenia Komisów Uwagi nie uwzględnione W zakresie kwestii umożliwienia korzystania z tablic profesjonalnych informuję, iż jest ona przedmiotem projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (UD17). MI planuje w tym roku przygotowanie zgłoszenia do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów systemowej zmiany regulacji dotyczących rejestracji pojazdów. Podczas prac nad tym projektem rozważone zostaną m.in. kwestia polegając na dalszym upraszczaniu procedur związanych z rejestracją pojazdów i nakładaniem kar pieniężnych na podstawie art. 140mb.
Uwagi Związku Polskiego Leasingu Do projektu Popieramy kierunek zmian, przyjęty przez Ministerstwo Infrastruktury, od wielu lat zgłaszamy bowiem postulat elektronizacji usługi rejestracji pojazdów i usprawnienia pracy Wydziałów Komunikacji. Widzimy jednak kilka obszarów, które nie zostały uwzględnione w proponowanym projekcie zmiany ustawy. 1. Proponowane zmiany nie uwzględniają realiów pracy firm leasingowych, masowo rejestrujących pojazdy. Firmy leasingowe i wynajmu w 2024 roku stanowiły 49% (a w 2023 roku nawet 52%) wszystkich wnioskujących o rejestrację nowych pojazdów (zgodnie z danymi PZPM na podstawie bazy CEP). W okresie styczeń – grudzień 2024 r. firmy leasingowe zarejestrowały 351.710 sztuk nowych pojazdów, co przy 250 dniach roboczych w roku daje średnio ok. 1.400	Odmienienie do uwag Związku Polskiego Leasingu Ad. 1, 3, 4, 6 MI planuje w tym roku przygotowanie zgłoszenia do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów systemowej zmiany regulacji dotyczących rejestracji pojazdów. Podczas prac nad tym projektem rozważone zostaną m.in. kwestia polegając na dalszym upraszczaniu procedur związanych z rejestracją pojazdów i nakładaniem kar pieniężnych na podstawie art. 140mb.

wniosków dziennie składanych przez firmy leasingowe/wynajmu. W poszczególnych firmach liczba ta będzie wahać się od 1 wniosku do 250 wniosków dziennie.

Firmy leasingowe rejestrują także pojazdy używane. W 2023 roku stanowiły one 36% wszystkich zarejestrowanych przez branżę pojazdów. W przypadku objęcia wnioskami także rejestracji pojazdów sfinansowanych pożyczką wszystkie te liczby ulegną zwiększeniu o kolejne 5-10%. Według danych GUS z leasingu środków transportu drogowego korzystało w 2023 roku 714.396 klientów.

2. Proponowany w projekcie zapis w art. 73

p.1ab.: „Wniosek, o którym mowa w ust. 1 składa się: „za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji umożliwiającej złożenie wniosku o rejestrację pojazdu” (...) wydaje się być - w naszej ocenie - zbyt ogólny. Idea możliwości składania wniosków sposób elektroniczny sama w sobie przez nas popierana, jednak powinna zawierać więcej szczegółów, by móc się do niej odnieść.

3. Dodatkowo, pragniemy zwrócić uwagę, że nie tylko etap składania wniosków, ale **cały proces obsługi pojazdów powinien zostać zaprojektowany w sposób umożliwiający elektroniczny obieg dokumentów**. Szczególnie, proces ten powinien obejmować:

- a. możliwość składania wniosków w sposób masowy (tzw. „paczki”);
- b. możliwość dołączenia do wniosku o rejestrację pojazdu, w postaci elektronicznej, oryginałów lub kopii niezbędnych dokumentów/załączników – potwierdzenie, że złożenie formularza elektronicznego stanowi potwierdzenie zgodności z oryginałem kopii dokumentów dołączonych do wniosku o rejestrację pojazdu i jest równoznaczne ze złożeniem oryginałów tych dokumentów;
- c. możliwość zaciągania danych pojazdu z systemu CEPiK (lub innego);
- d. możliwość elektronicznego odbioru decyzji o zarejestrowaniu pojazdu i wydania dowodu rejestracyjnego oraz oznaczeń pojazdu (tablic rejestracyjnych i nalepek) bez konieczności kontaktu z wydziałem komunikacji np. za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe na koszt odbiorcy;
- e. możliwość elektronicznego zgłaszania innych czynności typu wbiecie haka, wyrobienie 3ciej tablicy na bagażnik, itp;
- f. możliwość elektronicznego zgłaszania zbyć i przejeżdżania pojazdów; jeżeli właścicielem jest przedsiębiorstwo wielozakładowe lub inny podmiot, w skład którego wchodzi wydzielone jednostki organizacyjne, o w/w czynnościach można zawiadomić starostę właściwego ze względu na siedzibę tego zakładu lub wydzielonej jednostki organizacyjnej, której kierownik zakładu lub wydzielonej jednostki organizacyjnej upoważniony przez właściciela, złożył wniosek o rejestrację pojazdu; z chwilą takiego zawiadomienia przez dotychczasowego właściciela, starosta dokonuje wpisu nabywcy pojazdu jako nowego właściciela pojazdu w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców;

Ad. pkt 2 i 5)

Zgodnie z rozwiązaniami przewidzianymi w art. 73 ust. 1ab wniosek o rejestrację pojazdu będzie mógł być złożony elektronicznie – za pośrednictwem usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji lub też w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę. Są to dwa alternatywne sposoby składania wniosków o rejestrację pojazdów.

Kolejne ustępy art. 73 przewidziane w projekcie określają tryb składania podpisów w przypadku wniosków o których mowa w ust. 1ab pkt 2, określają wymagania dla urządzenia o którym mowa w ust. 1ac, a także określają wzajemną korelację między centralną ewidencją pojazdów a systemem teleinformatycznym obsługującym ewidencję. Zatem projektowane brzmienie poszczególnych ustępów art. 73 w ocenie projektodawcy jest wystarczająco szczegółowe. Jednocześnie z uwagi na ogólny charakter uwagi brak jest możliwości odniesienia się do niej bezpośrednio.

Odnosząc się natomiast do uwagi dotyczącej uniemożliwienia firmom leasingowym składania wniosków w sposób tradycyjny, wskazać należy, że w projekcie ustawy w ust. 1af dodano zapis zgodnie z którym minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić usługę, o której mowa w ust. 1ab pkt 1, umożliwiającą złożenie wniosku o rejestrację pojazdu przy użyciu usługi sieciowej. Rozwiązanie to jest dedykowane właśnie dla firm leasingowych oraz podmiotów, których działalność polega na udostępnianiu w ramach swego przedsiębiorstwa pojazdów na podstawie umowy najmu długookresowego.

- g. możliwość dokonywania masowych płatności za poszczególne czynności;
- h. możliwość dołączania pełnomocnictw do wniosku podpisanych elektronicznie w sposób masowy (jedno pełnomocnictwo do całej paczki wniosków);
- i. możliwość dołączania elektronicznych homologacji;
- j. uwzględnienie dostarczania faktur z wykorzystaniem faktur KSeF.

4. Dodatkowo, wnioskujemy o:

- a. rezygnację z pozwoleń czasowych na rzecz docelowych elektronicznych dowodów rejestracyjnych,
- b. rezygnację z decyzji administracyjnych w przypadku pozytywnego rozpatrzenia wniosku,
- c. dokonywanie rejestracji czasowych wyłącznie na wniosek.

5. Pragniemy też zwrócić uwagę, że proponowane w UDER51 przepisy uniemożliwią firmom

leasingowym składanie wniosków w sposób tradycyjny, tj. z wykorzystaniem papierowych dokumentów. Proponowany zapis, wskazujący, że wniosek składa się:

„w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1–3, danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i rejestrach prowadzonych przez inne organy, podpisanego przez wnioskodawcę” nie odzwierciedla bowiem praktyki stosowanej przez Wydziały Komunikacji, gdzie masowo składane wnioski (paczki) są przekazywane bez osobistego podpisu wnioskodawcy w obecności przedstawiciela Wydziału Komunikacji.

Zatem, **proponowane w art. 73 p. 1ab p.2 rozwiązanie** zamiast odciążyć starostwa, spowoduje wydłużenie kolejek i zatory – przedstawiciele firm leasingowych będą bowiem blokować miejsca w kolejce, składając wiele wniosków na raz.

6. W dalszej kolejności pragniemy się odnieść do zmiany **art. 73aa** ustawy prawo o ruchu drogowym („PRD”), która zakłada nadanie ust. 7 tego przepisu nowego brzmienia: „7. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w przypadku, gdy właściciel pojazdu dokona zbycia tego pojazdu przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1 albo 3.”

Zgodnie z art. 73aa. ust. 1 PRD, właściciel pojazdu jest obowiązany złożyć wniosek o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia:

- 1) nabycia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) dopuszczenia do obrotu przez organ Krajowej Administracji Skarbowej pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej;
- 3) sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Projektowana zmiana, jakkolwiek słuszna, nie rozwiązuje problemu z jakim napotykają się kolejni nabywcy pojazdów sprowadzonych z zagranicy przez inną osobą, która nie złożyła w przypisanym terminie wniosku o rejestrację takiego pojazdu. Często zdarza się bowiem, że np. firma leasingowa dokonuje zakupu takiego pojazdu już po jego sprowadzeniu pod koniec ww. okresu (np. w 29 czy 30 dniu). Oznacza to, że firma leasingowa nie ma już możliwości złożenia takiego wniosku o rejestrację, aby docho- wać wskazany termin.

W takim przypadku starostowie nakładają kary na podstawie przepisu art. 140mb PRD. W przepisie tym czytamy:

1. Kto będąc właścicielem pojazdu obowiąz- nym do złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w terminie, o którym mowa w art. 73aa ust. 1, nie złoży tego wniosku w terminie, podlega ka- rze pieniężnej w wysokości 500 zł.

2. Kto będąc właścicielem pojazdu obowiąz- nym do złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w terminie, o którym mowa w art. 73aa ust. 3, nie złoży tego wniosku w terminie, podlega ka- rze pieniężnej w wysokości 1000 zł.

Starostowie jednak przyjmują, że skoro dyspo- zycja tego przepisu mówi o właścicielu, to karę można nałożyć wyłącznie na właściciela, którym pozostaje we wskazanym przykładzie: firma leasingowa. Osoba, która sprowadziła pojazd i nie dopełniła obowiązku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu nie jest bowiem już właci- cielem. Starostowie liczą termin wskazany w art. 140mb PRD od pierwszego nabycia przez osobę sprowadzającą pojazd na terytorium Pol- ski. I nawet w przypadku, gdy do nabycia po- jazdu doszło po upływie tego terminu wymie- rzają aktualnemu właścicielowi rzeczoną karę. Takie podejście stoi jednak w sprzeczności m.in. z interpretacją Ministerstwa Infrastruktury, znak pisma: DTD-3.4400.558.2024, z dnia 11 października 2024. W piśmie tym Ministerstwa Infrastruktury stwierdził, że „W przypadku zbycia pojazdu przed upływem terminu, o którym mowa w art. 73aa ust. 1 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dla nowego właściciela termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu (30 albo 90 dni) jest liczony od daty nabycia pojazdu na terytorium RP, RP, w związku z czym zasto- sowanie ma tu art. 73aa ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przepis art. 73aa ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczy pojazdów zarejestrowanych i niezareje- strowanych.”

Wniosek z tego płynie zatem jeden, że we wska- zanym przykładzie termin na złożenie wniosku o rejestrację powinien być liczony od nowa dla kolejnego nabywcy na terytorium RP, a więc w naszym przykładzie dla firmy leasingowej.

Mając na uwadze powyższe, **postulujemy zmianę brzmienia ust. 7 art. 73aa** w ten spo- sób, aby doprecyzować, że w opisanych przy- padkach termin na złożenie wniosku o rejestra- cję liczony jest od nowa.

„7. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w przypadku, gdy właściciel pojazdu dokona zbycia tego pojazdu przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1 albo 3. W takich przypadkach termin na złożenie wniosku o rejestrację liczony jest od nowa dla kolejnego właściciela.”

Przedstawione powyżej komentarze wskazują na potrzebę dalszego doprecyzowania przepisów, których kierunek jednak jest dla nas właściwy i potrzebny.	
Uwagi Związku Dealerów Samochodów 1. Uwagi do art. 1 pkt 2 lit b Uważamy że proponowane rozwiązanie przyczyni się do rozwoju w Polsce szarej strefy w obrocie pojazdami. W chwili obecnej istnieje w naszym kraju ogromny rynek "wraków", to jest pojazdów po wypadkach, które są przedmiotem obrotu przez ubezpieczycieli, współpracujące z nimi (lub będące ich własnością) platformy do handlu "wrakami" oraz stacje demontażu. Wprowadzenie proponowanego rozwiązania skutkować będzie tym, że gdy auto będzie uszkodzone w sposób taki że bez naprawy zagrażać będzie ono bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz środowisku naturalnemu, usunięty zostanie "wentyl bezpieczeństwa" poprzez sprawdzanie przez organ rejestrujący zaświadczenia pozytywnym wyniki badania technicznego pojazdu. W chwili obecnej auta po poważnych wypadkach powinny mieć zatrzymany dowód rejestracyjny w trybie art. 132 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym, jak również ujawnioną w rejestrze "szkodę istotną" w rozumieniu art. 2 pkt 10a Prd. Aktualnie nie we wszystkich przypadkach gdzie są spełnione przesłanki, zastosowanie tych instytucji ma miejsce. W przypadku wprowadzenia proponowanego przepisu dojdzie do dalszego "rozszerzenia" tej kwestii. Powstanie po stronie starostów problem prawny, polegający na tym, że będą oni rejestrować pojazd, który ma zatrzymany dowód rejestracyjny lub ujawnioną szkodę istotną, a tym samym będą oni posiadali wiedzę, że auto jest niesprawne technicznie, a jednocześnie nie będą oni mogli żądać od wnioskodawcy zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego. Tym samym będą oni musieli rejestrować pojazd który jest niezdalny do ruchu, pomimo że rejestracja pojazdu jest instytucją prawną, która ma stanowić o tym, że pojazd nadaje się do dopuszczenia do ruchu. Doprowadzi to do stworzenia dużej luki w systemie rejestracji. W związku z powyższym zwracamy się o usunięcie proponowanego rozwiązania, ponieważ jego efekt będzie bardzo niekorzystny dla pewności obrotu pojazdami w Polsce. Jednocześnie wskazujemy, że jeżeli branża recyklingowa ma problem z art. 73aa Prd, który nakazuje jej w terminie "przerejestrowywać" zakupione wraki (na marginesie wspomnieć należy, że ustawowym zadaniem stacji demontażu jest dokonywanie owego demontażu pojazdów, a nie handlowanie nimi), a proponowany przepis miałby ten problem zlikwidować, to powinien on być on rozwiązany w inny sposób. Mianowicie należy w art. 73aa zawrzeć odpowiednie wyłączenia dotyczące zarówno zatrzymania dowodu rejestracyjnego na podstawie art. 132 ust. 1 pkt 1 oraz ujawnienia w rejestrze szkody istotnej. Zostanie przez to osiągnięty efekt korzystny dla handlujących uszkodzonymi pojazdami, bez "wylewania dziecka z kąpielą".	Odniesienie do uwag Związku Dealerów Samochodów Uwagi nieuwzględnione

2. Uwagi do art. 1 pkt 4

Popieramy przewidzianą w art. 1 pkt 4 ustawy możliwość "przerejestrowania" pojazdu w formie elektronicznej.

Chcemy w tym miejscu zwrócić uwagę, że od 2021 roku obowiązuje przepis art. 73c Prawa o ruchu drogowym pozwalający na zdalną rejestrację pojazdu nowego za pośrednictwem salonu sprzedaży. Istotnym brakiem tej instytucji jest brak możliwości rejestracji pojazdów których składający wniosek jest właścicielem (czyli rejestracji pojazdów "na siebie"). Rocznie na polskim rynku samochodów nowych około 80-100 tysięcy pojazdów (z całego rynku około 600 tysięcy) przed ich sprzedażą do klientów jest rejestrowanych przez firmy dealerskie na nie same. Wynika to z uwarunkowań rynkowych. Obowiązujące od 2021 roku przepisy umożliwiają jedynie rejestrację samochodu przez dealera na rzecz podmiotów trzecich.

Odnosząc te kwestię do omawianego przepisu projektowanej ustawy, należy wskazać, że będzie on przewidywał możliwość "przerejestrowania" samochodu przez jego właściciela. Tym samym, dojdzie do pewnej nierównowagi w przepisach, polegającej na tym, że firma prowadząca profesjonalnie obrót pojazdami, będzie mogła zarejestrować pojazdy używane na siebie, natomiast nie będzie mogła na siebie zarejestrować pojazdów nowych w ramach instytucji przewidzianej w art. 73c Prd. Uważamy, że opiniowana ustawa deregulacyjna jest odpowiednim momentem dla usunięcia istniejącej luki w instytucji rejestracji prze salon, także poprzez umożliwienie rejestracji pojazdów, których dany dealer jest właścicielem.

Uwagi Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów

1. art. 1 zmiana 2 lit a

Projekt przewiduje, że przy rejestracji pojazdu, którego prawo własności Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego przejęła na podstawie art. 50a ust. 2 albo postanowieniem wyroku sądu wydanego w związku z wnioskiem, o którym mowa w art. 130a ust.10, odstępuje się od obowiązku przedkładania dowodu rejestracyjnego pojazdu, który był zarejestrowany. Takie sytuacje występują w przypadku, gdy pojazd został wcześniej wyrejestrowany z powodu np. kradzieży lub została unieważniona decyzja o rejestracji na podstawie art. 17 ustawy z 7 lipca 2023r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia niektórych skutków kradzieży tożsamości. Są to sytuacje sporadyczne. Zdecydowana większość pojazdów przejętych przez w/w podmioty jest aktualnie zarejestrowana na terytorium RP, zatem na podstawie art. 78 ust. 2 pkt 2 powstaje obowiązek zgłoszenia zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym. Niewątpliwie zmiana właściciela jest zmianą danych w dowodzie rejestracyjnym. Zatem w celu wprowadzenia ułatwień w/w podmiotom należy zwolnić z obowiązku

Odniesienie do uwag Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów

Ad. 1 uwaga nie została uwzględniona

przedkładania dowodu rejestracyjnego również w przypadku zgłoszenia zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym na podstawie art. 78 ust. 2 pkt 2.

2. art. 1 zmiana 2 lit b

Propozycja dotyczy pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zatem nie powinna zostać umieszczona w artykule 72 ust 2, który dotyczy rejestracji pojazdów nie zarejestrowanych na terytorium RP.

3. art. 1 zmiana 4 lit a

Propozycja zmierza w dobrym kierunku, jednak w naszej ocenie powinna zostać dokonana gruntowna zmiana polegająca na tym, że w każdym przypadku zmiany właściciela pojazdu zarejestrowanego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej tablice rejestracyjne powinny pozostać nie zmienione bez wniosku o ich pozostawienie i oświadczenia, o którym mowa w projekcie. Ponadto pojazdy zarejestrowane na terenie Rzeczypospolitej Polskiej nie powinny podlegać obowiązkowej rejestracji a jedynie informacji o zmianie właściciela. Natomiast wymiana tablic rejestracyjnych powinna być dokonywana na wniosek nowego właściciela – woli właściciela w każdym czasie a także w przypadkach utraty, zniszczenia na podstawie aktualnie obowiązujących przepisów. Ponadto dokonywanie oceny należytego stanu tablic rejestracyjnych, zarówno przy dotychczasowych przepisach przez pracowników organów rejestrujących pojazdy jak i przy proponowanym przeniesieniu tej oceny na właściciela pojazdu jest zbędne. Uważamy, że do takiej oceny uprawniony jest diagnosta, który dokonuje okresowego przeglądu technicznego lub organy uprawnione do kontroli pojazdów w ruchu drogowym.

Ad. 2 uwaga nie została uwzględniona

Ad. 3 uwaga nie została uwzględniona

Odnosząc się do potrzeby dokonania gruntownej zmiany całego procesu rejestracji pojazdu wskazać należy, że obecnie resort cyfryzacji przygotowuje projekt ustawy o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym, ustawy o kierujących pojazdami i innych ustaw, który obejmuje kompleksowe rozwiązania w obszarze rejestracji i wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Projekt ten m.in. zakłada wyeliminowanie wydawania decyzji o czasowej rejestracji pojazdu w procesie stałej rejestracji, rejestrację czasową pojazdu wyłącznie na wniosek, czy też dowody rejestracyjne w postaci dokumentów elektronicznych. Projekt jest obecnie na etapie wpisu do wykazu prac legislacyjnych i będzie procedowany standardowym trybem tj. będzie podlegał standardowym konsultacjom, opiniowaniu oraz uzgodnieniom.

Odnosząc się natomiast do oceny stanu tablic rejestracyjnych wskazać należy, że w związku z uwagą zgłoszoną przez Unię Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza, z projektowanego ust. 1a wykreślono zapis: cyt.: „albo dotychczasowe tablice rejestracyjne”. W kontekście powyższej zmiany ocena stanu tablic rejestracyjnych oraz znaku legalizacyjnego umieszczonego na tablicach, w przypadku wnioskowania o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego (w tym tablic), będzie dokonywana przez właściciela pojazdu, który na tę okoliczność do wniosku o rejestrację pojazdu będzie składał stosowne oświadczenie.

Oświadczenie jest niezbędne z uwagi na to, że zgodnie z aktualnym stanem prawnym, zmiana właściciela pojazdu wiąże się z obowiązkiem jego rejestracji (art. 73aa ustawy – Prawo o ruchu drogowym), czego skutkiem jest wydanie nowego dowodu rejestracyjnego. Z kolei zgodnie z art. 71 ust. 1 ustawy, dokument ten potwierdza dopuszczenie pojazdu do ruchu. W świetle art. 71 ust. 2 ustawy, pojazdy mogą być dopuszczone do ruchu wyłącznie wówczas, gdy spełniają warunki określone w art. 66 (dotyczące m.in. stanu technicznego) oraz są zarejestrowane i zaopatrzone w zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne.

Niezależnie od powyższego stan tablic rejestracyjnych nadal będzie podlegał ocenie przez diagnostę w trakcie przeprowadzania badania technicznego pojazdu, jak i będzie

4. art. 1 zmiana 4 lit b - 1aa Po przyjęciu uwagi nr 3 zbędne będzie żądanie oświadczenia pod odpowiedzialnością karną szczególnie, że oświadczenie złożone będzie na dany moment i w każdej chwili tablica może zostać zabrudzona, uszkodzona czy skradziona. Tak więc z praktycznego punktu widzenia oświadczenie niczego nie wnosi. 5. art. 1 zmiana 5 Proponowana zmiana art.73aa, wprowadzonego bez żadnych konsultacji ustawą z 7 lipca 2023r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia niektórych skutków kradzieży tożsamości jest krokiem w dobrym kierunku. Problemy związane z tym artykułem były zgłaszane od dwóch lat i są doskonale znane zainteresowanym stronom. Projekt przewiduje rozwiązanie kilku istotnych problemów, szczególnie związanych różną interpretacją tego samego przepisu, zarówno przez organy rejestrujące pojazdy jak i wojewódzkie sądy administracyjne. Projekt nie rozwiązuje jednak innych równie ważnych kwestii związanych z tym artykułem oraz jego interpretacją. Mamy jednak nadzieję, że jest to pierwsza zmiana dokonana w trybie pilnym – deregulacyjnym i kolejne po przeprowadzeniu konsultacji zostaną przedłożone w najbliższym czasie.	kontrolowany przez organy kontroli drogowej zgodnie z posiadanymi przez nich kompetencjami. Ad. 4) uwaga nie uwzględniona Ad. 5) MI planuje w tym roku przygotowanie zgłoszenia do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów systemowej zmiany regulacji dotyczących rejestracji pojazdów. Podczas prac nad tym projektem rozważone zostaną m.in. kwestia polegając na dalszym upraszczaniu procedur związanych z rejestracją pojazdów i nakładaniem kar pieniężnych na podstawie art. 140mb.
Uwagi osoby fizycznej Do projektu Zgłaszam swoją uwagę do projektu UDR51 - zmiana ustawy o ruchu drogowym. Mianowicie - chciałbym zaproponować możliwość zachowywania tablic rejestracyjnych przy zmianie właściciela zarówno tablic czarnych (wydawanych w latach 1976-2000) oraz tablic z flagą Polski (2000-2006). Obecne przepisy powodują niezrozumiałą dla mnie dyskryminację - umożliwiają co prawda zachowywanie numerów przez kolejnych właścicieli, jednak jest to ograniczone tylko do tablic z gwiazdkami unijnymi. Tymczasem czarne tablice (podobnie jak z flagą Polski) są coraz większym unikiem, coraz mniej tych tablic jeździ oraz podkreślają rangę historyczną samochodu. Niektóre osoby kupują specjalnie takie samochody w celach kolekcjonerskich bądź w celu podkreślenia zamiłowania do rzeczy retro. Niestety przez brak wsparcia odpowiednimi przepisami, nie da się uzyskać dowodu rejestracyjnego na nowego właściciela pojazdu z czarnymi tablicami. Proponowana zmiana nie tylko ucieszyłaby miłośników starszej motoryzacji ale także miałaby względy praktyczne: samochód z oryginalnymi tablicami ma wyższą wartość historyczną ze względu na fakt iż lepiej ukazują jego przeszłość - wiadomo że auto jeździ od 30 czy 40 lat w Polsce co także jest cenione na rynku kolekcjonerskim starych pojazdów. Zmiana tablic zaciera	Odniesienie do uwagi osoby fizycznej Uwaga nieuwzględniona

ten fakt i niestety umniejsza historyce pojazdu. Byłoby to także kompletne spełnienie medialnej zapowiedzi "braku obowiązku zmiany tablic" - dla wszystkich pojazdów (100%) nie dla 80%. Wzorem wielu państw zachodnich nie trzeba zmieniać tablic rejestracyjnych nawet sprzed wojny. Ciekawym przykładem jest Wielka Brytania, gdzie tablice do pojazdów są przypisane do żywotnio. Prawie każdy przedwojenny pojazd posiada oryginalne tablice rejestracyjne z tamtego okresu - również koloru czarnego. Zmiany następują bardzo rzadko, w zasadzie tylko gdy ktoś chce interesujący go numer który zresztą można zakupić z drugiej ręki.

Dodatkowo, jeśli założymy że wzór obecnych tablic rejestracyjnych się zmieni to co - te co dotychczas jeżdżą trzeba będzie zmieniać? W moim odczuciu brzmi to absurdalnie jeśli weźmiemy pod uwagę huczne medialne zapowiedzi jednej tablicy na całe życie.

Ponadto, finansowo, dla samorządów, nie byłoby to wielkie obciążenie, z racji tego iż pojazdów z tablicami sprzed 2006 roku (wtedy wprowadzono tablice unijne) po ulicach jeździ jakieś 2-5%.

Reasumując - satysfakcja użytkowników samochodów "na czarnych" bądź "flagowych" tablicach - ogromna jeśli umożliwimy im zostawianie oryginalnych tablic.

PS - do rozpatrzenia w przyszłości proponuję także zmianę wyglądu tablic zabytkowych - zamiast żółtego, kolor czarny który wg mnie jest bardziej neutralny, co na pojeździe historycznym ma niemałe znaczenie. Rozważyć można też usunięcie eurobandu lub zmianę jego koloru na także czarny.