



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.10.2.42.2020.JS(11)

RM-10-41-20

UD19

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

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

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

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568 i 695) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w pkt 86 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 87 w brzmieniu:
„87) salon sprzedaży pojazdów samochodowych – osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzące sprzedaż pojazdów samochodowych w lokalu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i autoryzowane przez producenta pojazdów samochodowych lub jego upoważnionego przedstawiciela.”;
- 2) w art. 38:
 - a) w ust. 1:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem inny niż wydane w kraju prawo jazdy albo pozwolenie na kierowanie tramwajem, jeżeli kierujący nie posiada wydanego w kraju prawa jazdy albo pozwolenia na kierowanie tramwajem;”;
 - po pkt 4a dodaje się pkt 4b w brzmieniu:
„4b) pokwitowanie zatrzymania:
 - a) prawa jazdy albo pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - b) dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego,

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 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 oraz Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 129).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, ustawę z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustawę z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, ustawę z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów, ustawę z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych oraz ustawę z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.

- c) profesjonalnego dowodu rejestracyjnego
– w okresie, w którym upoważnia ono do kierowania pojazdem albo jego używania;”
- b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu:
„2c. Kierujący pojazdem, o którym mowa w art. 73 ust. 3, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5, oraz dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu.”;
- 3) w art. 53 w ust. 1 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:
„5a) użytkowany lub wykorzystywany przez Biuro Nadzoru Wewnętrzny;”;
- 4) w art. 58 w ust. 1 w zdaniu pierwszym skreśla się wyraz „kwadratowymi”;
- 5) w art. 60:
 - a) w ust. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a i 3b w brzmieniu:
„3a) umieszczania na pojeździe tablic (tablicy) rejestracyjnych w innym miejscu niż konstrukcyjnie do tego przeznaczone;
3b) umieszczania na pojeździe jednorzędowych zmniejszonych tablic rejestracyjnych, jeżeli pojazd nie posiada zmniejszonych wymiarów miejsca konstrukcyjnie przeznaczonego do umieszczenia tablicy rejestracyjnej;”
 - b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Utrzymywanie tablic (tablicy) rejestracyjnych i innych wymaganych oznaczeń pojazdu w należyтым stanie oraz zapewnienie ich czytelności jest obowiązkiem kierującego pojazdem.”;
- 6) w art. 66 w ust. 4 w pkt 4 wyrazy „i Służby Ochrony Państwa” zastępuje się wyrazami „, Służby Ochrony Państwa oraz użytkowanych lub wykorzystywanych przez Biuro Nadzoru Wewnętrzny”;
- 7) w art. 71 w ust. 2 skreśla się wyrazy „, a w przypadku pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli, w nalepkę kontrolną”;
- 8) w art. 72:
 - a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,
 - b) w ust. 2:
 - po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) pojazdu, który był już zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i od ostatniej rejestracji nie nastąpiła zmiana właściciela tego

pojazdu, w przypadku gdy przerejestrowanie pojazdu jest dokonywane na wniosek właściciela tego pojazdu w związku ze zmianą jego miejsca zamieszkania (siedziby) – w zakresie dowodu własności pojazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;”

– w pkt 2 skreśla się wyrazy „2 i”

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku utraty dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organ rejestrujący dokonuje weryfikacji danych zawartych w utraconym dokumencie w centralnej ewidencji pojazdów i pobiera z tej ewidencji dane niezbędne do rejestracji pojazdu.”

d) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. W przypadku utraty dowodu rejestracyjnego pojazdu zarejestrowanego za granicą zamiast tego dokumentu należy przedstawić jego wtórnik albo dokument wystawiony przez organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, potwierdzający dane zawarte w utraconym dokumencie niezbędne do rejestracji pojazdu. Jeżeli organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu za granicą odmówił wydania wtórnika dowodu rejestracyjnego albo dokumentu potwierdzającego dane zawarte w utraconym dokumencie, starosta może wystąpić do tego organu o potwierdzenie tych danych. Uzyskane potwierdzenie tych danych, w postaci papierowej albo elektronicznej, zastępuje dokument potwierdzający dane zawarte w utraconym dokumencie niezbędne do rejestracji pojazdu.

6. W przypadku utraty dowodu rejestracyjnego pojazdu wywiezionego z kraju, uprzednio zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na wniosek właściciela pojazdu, wydaje zaświadczenie potwierdzające dane zawarte w utraconym dowodzie rejestracyjnym.”;

9) w art. 73:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. 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.”,

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

„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) zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz utrzymane w należyтым stanie i czytelne. W takim przypadku starosta, dokonując rejestracji pojazdu, wydaje decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny oraz dokonuje legalizacji dotychczasowych tablic (tablicy) rejestracyjnych. Jeżeli tablice (tablica) rejestracyjne nie są zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a albo nie są utrzymane w należyтым stanie, albo nie są czytelne, stosuje się przepis ust. 1.

1b. Właściciel albo podmiot, o którym mowa w ust. 2 i 5, będący posiadaczami pojazdu samochodowego zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem motocykla, mogą wnioskować do organu rejestrującego właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu o wydanie dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną. Dodatkowa tablica rejestracyjna posiada ten sam numer rejestracyjny co numer rejestracyjny pojazdu samochodowego. W przypadku gdy pojazd samochodowy nie posiada tablic rejestracyjnych zgodnych z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a organ rejestrujący wydaje nową decyzję o rejestracji pojazdu wraz z kompletem zalegalizowanych tablic rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu samochodowego i nowym dowodem rejestracyjnym oraz dodatkową zalegalizowaną tablicę rejestracyjną.

1c. Dodatkową zalegalizowaną tablicę rejestracyjną, o której mowa w ust. 1b, organ rejestrujący wydaje:

- 1) po dokonaniu czasowej rejestracji pojazdu z urzędu lub przy wydaniu dowodu rejestracyjnego, jeżeli pojazd samochodowy jest rejestrowany przez ten organ, albo
- 2) po zarejestrowaniu pojazdu samochodowego przez ten organ.

1d. Numer rejestracyjny na tablicach (tablicy) rejestracyjnych stanowią litery i cyfry (cyfra). Numer ten składa się odpowiednio z wyróżnika województwa lub powiatu i wyróżnika pojazdu albo wyróżnika indywidualnego pojazdu, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a i c.

1e. Organ rejestrujący wydaje decyzję o odmowie rejestracji pojazdu:

- 1) w przypadku braku pozytywnej weryfikacji dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1, z uwzględnieniem przy tej weryfikacji art. 72 ust. 1b–5;
- 2) jeżeli na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. z 2019 r. poz. 1844) uzyskał informację, że zgłoszony do rejestracji pojazd został skradziony, przywłaszczony lub utracony w inny sposób;
- 3) jeżeli w odpowiedzi na jego pytanie skierowane do organu rejestrującego właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu za granicą lub punktu kontaktowego wyznaczonego przez państwo członkowskie Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, uzyskał potwierdzenie, że status prawny pojazdu uprzednio zarejestrowanego w tym państwie powoduje przeszkodę do rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”,

c) w ust. 2b zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Organ ten wydaje dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne, chyba że dla danego pojazdu tablice (tablica) rejestracyjne nie są wymagane, a numer rejestracyjny umieszcza się bezpośrednio na pojeździe.”,

d) w ust. 3 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Organy te wydają dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne, chyba że dla danego pojazdu tablice (tablica) rejestracyjne nie są wymagane, a numer rejestracyjny umieszcza się bezpośrednio na pojeździe.”,

e) w ust. 3a:

- wyraz „Producent” zastępuje się wyrazem „Wytwórca”,
- skreśla się wyrazy „, nalepek kontrolnych”;

10) po art. 73 dodaje się art. 73a–73d w brzmieniu:

„Art. 73a. 1. Właściwy miejscowo dla siedziby sejmiku województwa prezydent miasta na prawach powiatu, zwany dalej „prowadzącym ewidencję tablic”:

- 1) prowadzi ewidencję tablic rejestracyjnych indywidualnych, wydanych na terenie województwa;
- 2) wyznacza w ramach województwa dla każdego organu rejestrującego pojemność rejestracyjną dla tablic rejestracyjnych:
 - a) tymczasowych oraz
 - b) samochodowych jednorzędowych zmniejszonych i tymczasowych, dla pojazdu posiadającego zmniejszone wymiary miejsca konstrukcyjnie przeznaczonego do umieszczenia tablicy rejestracyjnej.

2. Ewidencję tablic rejestracyjnych indywidualnych prowadzi się w postaci elektronicznej lub papierowej.

3. Wyznaczone w ramach województwa dla każdego organu rejestrującego pojemności rejestracyjne dla tablic rejestracyjnych, o których mowa w ust. 1 pkt 2, a także numery rejestracyjne tablic rejestracyjnych indywidualnych wpisane do ewidencji tych tablic zawierają informację o wyróżniku województwa i wyróżnikach pojazdów albo wyróżnikach indywidualnych pojazdów.

4. Wpisanie wyróżnika indywidualnego pojazdu do ewidencji tablic rejestracyjnych indywidualnych następuje na wniosek organu rejestrującego, o ile identyczny wyróżnik indywidualny pojazdu nie został nadany na terenie województwa dla innego pojazdu.

5. Prowadzący ewidencję tablic udostępnia organom rejestrującym informacje z ewidencji tablic rejestracyjnych indywidualnych oraz pojemności rejestracyjne, o których mowa w ust. 1 pkt 2.

6. Ewidencję tablic rejestracyjnych indywidualnych prowadzi się w sposób zabezpieczający przed zniszczeniem oraz dostępem osób nieuprawnionych. Wyznaczenia i udostępnienia pojemności rejestracyjnych, o których mowa w ust. 1 pkt 2, dokonuje się w sposób zabezpieczający przed dostępem osób nieuprawnionych.

Art. 73b. 1. Minister właściwy do spraw informatyzacji oraz minister właściwy do spraw transportu wyznaczają i prowadzą punkty kontaktowe umożliwiające wymianę informacji o pojazdach zarejestrowanych z państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

2. Urząd obsługujący ministra właściwego do spraw informatyzacji oraz urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu informują o wyznaczonych punktach kontaktowych, o których mowa w ust. 1, administracje państw członkowskich, o których mowa w ust. 1, właściwe w sprawach rejestracji lub ewidencji pojazdów, podając:

- 1) nazwę urzędu obsługującego ministra prowadzącego punkt kontaktowy i adres siedziby tego urzędu;
- 2) zakres zadań wykonywanych przez punkt kontaktowy;
- 3) dane osoby obsługującej punkt kontaktowy: imię, nazwisko i zajmowane przez nią stanowisko oraz adres poczty elektronicznej tej osoby;
- 4) adres poczty elektronicznej punktu kontaktowego.

3. Punkt kontaktowy prowadzony przez ministra właściwego do spraw informatyzacji informuje właściwy organ w sprawach rejestracji lub ewidencji pojazdów państwa członkowskiego, o którym mowa w ust. 1, albo właściwy wyznaczony punkt kontaktowy tego państwa o rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu sprowadzonego z państwa członkowskiego, o którym mowa w ust. 1, podając następujące dane pojazdu:

- 1) cechę identyfikacyjną;
- 2) numer rejestracyjny nadany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) uprzedni numer rejestracyjny z państwa członkowskiego, o którym mowa w ust. 1, z którego pochodzi pojazd;
- 4) datę rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) inne dane, jeżeli konieczność ich przekazania została uzgodniona z właściwymi organami w sprawach rejestracji lub ewidencji pojazdów państw członkowskich, o których mowa w ust. 1.

4. Dane, o których mowa w ust. 3, przekazuje się nie później niż do 20. dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dane dotyczą.

5. Punkt kontaktowy prowadzony przez ministra właściwego do spraw transportu jest wyznaczony do otrzymywania od właściwych organów w sprawach rejestracji lub ewidencji pojazdów państw członkowskich, o których mowa w ust. 1, albo wyznaczonych punktów kontaktowych tych państw informacji o zarejestrowaniu za granicą pojazdu pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Punkt kontaktowy prowadzony przez ministra właściwego do spraw transportu przekazuje

otrzymaną informację punktowi kontaktowemu prowadzonemu przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, który na podstawie danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów ustala krajowy organ rejestrujący, który uprzednio zarejestrował pojazd wskazany w tej informacji, i przekazuje ją temu organowi.

6. Czynności, o których mowa w ust. 3 i 5, mogą być wykonywane za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów.

7. Organ rejestrujący, wykonując czynności związane z rejestracją pojazdu, współpracuje z właściwymi organami w sprawach rejestracji państw członkowskich, o których mowa w ust. 1, lub z właściwymi wyznaczonymi punktami kontaktowymi tych państw, w celu sprawdzenia, w uzasadnionych przypadkach, statusu prawnego pojazdu przed jego rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli pojazd był uprzednio zarejestrowany na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

8. Jeżeli w związku z zarejestrowaniem pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej państwo członkowskie, o którym mowa w ust. 1, wymaga zwrotu wydanego przez siebie dowodu rejestracyjnego, zwrotu dokonuje organ rejestrujący. Dowód rejestracyjny zwraca się właściwemu organowi w sprawach rejestracji państwa członkowskiego, o którym mowa w ust. 1, lub właściwemu wyznaczonemu punktowi kontaktowemu tego państwa.

Art. 73c. 1. Właściciel nowego pojazdu samochodowego nabytego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych może upoważnić ten salon lub uprawnionego przedstawiciela tego salonu do:

- 1) złożenia wniosku o rejestrację pojazdu lub
- 2) odbioru decyzji o czasowej rejestracji pojazdu, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych.

2. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, opatruje się odpowiednio podpisem własnoręcznym, kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.

3. Salon sprzedaży pojazdów samochodowych lub uprawniony przedstawiciel tego salonu niezwłocznie składają wniosek o rejestrację pojazdu przy użyciu formularza elektronicznego udostępnionego w systemie teleinformatycznym wskazanym na stronie

podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji.

4. Wniosek o rejestrację pojazdu zawiera:

- 1) imię i nazwisko lub nazwę właściciela pojazdu;
- 2) adres miejsca zamieszkania lub siedziby właściciela pojazdu;
- 3) adres do doręczeń;
- 4) numer PESEL lub numer identyfikacyjny REGON właściciela pojazdu, a w przypadku cudzoziemca, który nie ma nadanego numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego jego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
- 5) datę i miejsce urodzenia właściciela pojazdu;
- 6) rodzaj pojazdu i jego przeznaczenie;
- 7) markę, typ, model pojazdu;
- 8) rok produkcji pojazdu;
- 9) numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu;
- 10) informację o sposobie odbioru przez właściciela pojazdu decyzji o rejestracji pojazdu i dowodu rejestracyjnego – w urzędzie obsługującym organ rejestrujący albo za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 2188, z 2019 r. poz. 1051, 1495 i 2005 oraz z 2020 r. poz. 695) na koszt odbiorcy oraz informację o sposobie odbioru decyzji o czasowej rejestracji pojazdu, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych – w urzędzie obsługującym organ rejestrujący przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych lub jego uprawnionego przedstawiciela albo przez właściciela pojazdu, albo za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe na koszt odbiorcy, po przesłaniu ich przez organ rejestrujący na adres salonu sprzedaży pojazdów samochodowych lub jego uprawnionego przedstawiciela albo na adres do doręczeń, wskazane we wniosku o rejestrację pojazdu;
- 11) adres poczty elektronicznej, numer telefonu oraz adres salonu sprzedaży pojazdów samochodowych lub uprawnionego przedstawiciela tego salonu.

5. Wniosek o rejestrację pojazdu może zawierać wskazanie, że właściciel pojazdu wnosi o wydanie:

- 1) indywidualnych tablic rejestracyjnych;
- 2) tablic samochodowych zmniejszonych;
- 3) dodatkowej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną.

6. Do wniosku o rejestrację pojazdu dołącza się w postaci elektronicznej oryginał lub kopię:

- 1) upoważnienia, o którym mowa w ust. 1;
- 2) dowodu nabycia pojazdu;
- 3) dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3, 6 lub 6a lub ust. 1b;
- 4) potwierdzenia dokonania opłat za wydanie pozwolenia czasowego, zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i dowodu rejestracyjnego;
- 5) potwierdzenia dokonania opłaty ewidencyjnej;
- 6) potwierdzenia dokonania opłaty skarbowej za udzielone pełnomocnictwo.

7. Złożenie formularza elektronicznego, o którym mowa w ust. 3, stanowi potwierdzenie autentyczności kopii dokumentów dołączonych do wniosku o rejestrację pojazdu.

8. Opłaty, o których mowa w ust. 6 pkt 4–6, stanowią koszt właściciela pojazdu.

9. Decyzję o czasowej rejestracji pojazdu, pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne organ rejestrujący:

- 1) przekazuje salonowi sprzedaży pojazdów samochodowych lub jego uprawnionemu przedstawicielowi albo
- 2) przesyła na adres salonu sprzedaży pojazdów samochodowych lub jego uprawnionego przedstawiciela, wskazane we wniosku o rejestrację pojazdu, za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe na koszt odbiorcy, albo
- 3) przekazuje właścicielowi pojazdu, albo
- 4) przesyła właścicielowi pojazdu na adres do doręczeń wskazany we wniosku o rejestrację pojazdu za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe na koszt odbiorcy.

10. Decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny właściciel pojazdu odbiera w urzędzie obsługującym organ rejestrujący albo organ rejestrujący przesyła te dokumenty na adres do doręczeń wskazany we wniosku o rejestrację pojazdu za

pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe na koszt odbiorcy.

11. Minister właściwy do spraw informatyzacji, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw transportu, określi wzór wniosku o rejestrację pojazdu w formie dokumentu elektronicznego w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, 568 i 695).

Art. 73d. 1. Przedstawiciel producenta pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przekazuje dane swojego punktu kontaktowego do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, podając: nazwę i adres przedstawiciela producenta pojazdów oraz adres jego poczty elektronicznej i jego numer telefonu, a także imię i nazwisko osoby reprezentującej przedstawiciela producenta. Dane te przekazuje się niezwłocznie po powołaniu przedstawiciela producenta, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia tego powołania.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi bazę punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W bazie tej zamieszcza się dane punktu kontaktowego przedstawiciela producenta pojazdów, o których mowa w ust. 1, oraz datę wprowadzenia danych do tej bazy.

3. Przedstawiciel producenta pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany zawiadomić Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o zmianie danych swojego punktu kontaktowego, o których mowa w ust. 1, oraz o zaprzestaniu działalności przez przedstawiciela producenta pojazdów, niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tych okoliczności. Na podstawie tego zawiadomienia Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego aktualizuje bazę punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

4. W celu ułatwienia prowadzenia przez organy rejestrujące postępowań w sprawach rejestracji pojazdów Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego udostępnia organom rejestrującym:

- 1) bazę punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,

2) wzory wymaganych podpisów na wydawanych dokumentach, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3

– za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 75e ust. 1.”;

11) w art. 74:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Czasowej rejestracji pojazdu dokonuje, w przypadkach określonych w ust. 2, organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce stałego zamieszkania (siedzibę) lub czasowego zamieszkania właściciela pojazdu, wydając decyzję o czasowej rejestracji pojazdu, pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne.”,

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

„1a. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. b, czasowej rejestracji może dokonać również organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce zakupu pojazdu lub jego odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”,

c) po ust. 2b dodaje się ust. 2c–2f w brzmieniu:

„2c. Przepisów ust. 2a i 2b nie stosuje się w przypadku wniosku o rejestrację pojazdu złożonego przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych lub uprawnionego przedstawiciela tego salonu, o którym mowa w art. 73c ust. 1 pkt 1.

2d. Organ rejestrujący nie dokonuje czasowej rejestracji, o której mowa w ust. 2 pkt 1, w przypadku gdy są spełnione jednocześnie następujące warunki:

- 1) pojazd był ostatnio zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, składając wniosek o rejestrację pojazdu, wnioskują o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego;
- 2) organ rejestrujący pozytywnie zweryfikował w dniu złożenia wniosku o rejestrację pojazdu dane zawarte w dotychczasowym dowodzie rejestracyjnym w centralnej ewidencji pojazdów;
- 3) w dotychczasowym dowodzie rejestracyjnym jest miejsce na dokonanie przez organ rejestrujący adnotacji o treści: „W dniu ... złożono wniosek o rejestrację pojazdu w” oraz wpisanie daty i nazwy urzędu obsługującego organ dokonujący adnotacji.

2e. W przypadku, o którym mowa w ust. 2d, organ rejestrujący:

- 1) dokonuje legalizacji dotychczasowych tablic (tablicy) rejestracyjnych;

2) wydaje decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny.

2f. Właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, są obowiązani odebrać decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o rejestrację pojazdu.”,

d) w ust. 5 skreśla się wyrazy „pozwolenie czasowe i”,

e) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. W przypadku gdy właściciel pojazdu zamierza skorzystać z wyrejestrowania pojazdu z urzędu, o którym mowa w art. 79 ust. 3b, składając wniosek o czasową rejestrację pojazdu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a, składa oświadczenie, że pojazd zostanie wywieziony za granicę. Oświadczenie to 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.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”;

12) po art. 74 dodaje się art. 74a i art. 74b w brzmieniu:

„Art. 74a. 1. Organ rejestrujący na wniosek właściciela pojazdu albo podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, wydaje wtórnik dowodu rejestracyjnego, nowy dowód rejestracyjny, wtórnik pozwolenia czasowego, wtórnik tablic (tablicy) rejestracyjnych lub nowe tablice (tablicę) rejestracyjne, po pozytywnej weryfikacji, w dniu złożenia wniosku, w centralnej ewidencji pojazdów danych zawartych odpowiednio w dotychczasowym dowodzie rejestracyjnym albo w dotychczasowym pozwoleniu czasowym.

2. Właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, są obowiązani niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia stwierdzenia utraty dowodu rejestracyjnego albo jego zniszczenia w stopniu powodującym jego nieczytelność, złożyć do organu rejestrującego wniosek o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego oraz:

- 1) złożyć oświadczenie o utracie dowodu rejestracyjnego – w przypadku jego utraty;
- 2) oddać dotychczasowy dowód rejestracyjny – w przypadku jego zniszczenia w stopniu powodującym jego nieczytelność.

3. Właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, mogą złożyć do organu rejestrującego wniosek o wydanie wtórnika pozwolenia czasowego

w przypadku jego utraty albo zniszczenia w stopniu powodującym jego nieczytelność, przy czym składając ten wniosek właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, są obowiązani:

- 1) złożyć oświadczenie o utracie pozwolenia czasowego – w przypadku jego utraty;
- 2) oddać dotychczasowe pozwolenie czasowe – w przypadku jego zniszczenia w stopniu powodującym jego nieczytelność.

4. Właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, są obowiązani złożyć do organu rejestrującego wniosek o wydanie nowego dowodu rejestracyjnego w przypadku:

- 1) dokonania w pojeździe zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, powodujących zmianę stanu faktycznego w zakresie danych zawartych w dotychczasowym dowodzie rejestracyjnym – w terminie 30 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana tego stanu, albo
- 2) zmiany stanu faktycznego w zakresie danych obecnego właściciela lub posiadacza pojazdu zawartych w dotychczasowym dowodzie rejestracyjnym – w terminie 30 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana tego stanu.

5. Organ rejestrujący wydaje nowy dowód rejestracyjny również w przypadku wniosku właściciela pojazdu albo podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5:

- 1) o wydanie tablic (tablicy) rejestracyjnych albo ich wtórników z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu;
- 2) jeżeli w dotychczasowym dowodzie rejestracyjnym brakuje miejsca na dokonanie adnotacji, o której mowa w art. 75 ust. 1;
- 3) gdy właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, wyrazili wolę wymiany dowodu rejestracyjnego, jeżeli diagnosta wypełnił wszystkie rubryki w dowodzie rejestracyjnym przeznaczone do wpisania terminu następnego badania technicznego pojazdu.

6. W przypadku wniosku, o którym mowa w ust. 4 i 5, organ rejestrujący, w dniu złożenia wniosku, dokonuje w dotychczasowym dowodzie rejestracyjnym adnotacji, jeżeli jest miejsce na jej dokonanie, o treści: „W dniu ... złożono wniosek o nowy dowód rejestracyjny w ...” oraz wpisuje datę i nazwę urzędu obsługującego organ dokonujący adnotacji. Dotychczasowy dowód rejestracyjny jest ważny do czasu wydania nowego dowodu rejestracyjnego.

7. Organ rejestrujący, po wyprodukowaniu wtórnika dowodu rejestracyjnego albo nowego dowodu rejestracyjnego, wydaje, a właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, są obowiązani odebrać wtórnik dowodu rejestracyjnego albo nowy dowód rejestracyjny w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o ich wydanie. Na wniosek właściciela pojazdu albo podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, organ rejestrujący przesyła wtórnik dowodu rejestracyjnego albo nowy dowód rejestracyjny za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe na koszt odbiorcy.

8. Właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, są obowiązani niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia stwierdzenia utraty albo zniszczenia tablic (tablicy) rejestracyjnych, złożyć do organu rejestrującego wnioski o wydanie wtórnika tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz:

- 1) złożyć oświadczenie o utracie tablic (tablicy) rejestracyjnych – w przypadku ich utraty;
- 2) oddać zniszczone tablice (tablicę) rejestracyjne – w przypadku ich zniszczenia.

9. W przypadku wniosku, o którym mowa w ust. 2, 4, 5 i 8, organ rejestrujący, w dniu złożenia tego wniosku, wydaje, na wniosek właściciela pojazdu albo podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, pozwolenie czasowe oraz zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne. Pozwolenie czasowe oraz zalegalizowane tablice (tablica) rejestracyjne są ważne do czasu wydania odpowiednio wtórnika dowodu rejestracyjnego, nowego dowodu rejestracyjnego, wtórnika tablic (tablicy) rejestracyjnych lub nowych tablic (tablicy) rejestracyjnych.

10. Oświadczenia, o których mowa w ust. 2 pkt 1, ust. 3 pkt 1 i ust. 8 pkt 1, 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.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

11. W przypadkach, o których mowa w ust. 8, właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, mogą złożyć do organu rejestrującego wnioski o wydanie zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu. W takim przypadku organ rejestrujący wydaje nową decyzję

o rejestracji pojazdu, zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu i nowy dowód rejestracyjny.

12. Do wniosku o wydanie wtórnika dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej, o której mowa w art. 73 ust. 1b, stosuje się przepis ust. 8.

13. Właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, mogą zwrócić organowi rejestrującemu dodatkową zalegalizowaną tablicę rejestracyjną, o której mowa w art. 73 ust. 1b, albo jej wtórnik po przedstawieniu dowodu rejestracyjnego.

Art. 74b. 1. Tablice rejestracyjne przekazane organowi rejestrującemu w wyniku ich wymiany albo zwrotu oraz wyrejestrowania albo przerejestrowania pojazdu, będące wycofanymi z użytku, organ rejestrujący przekazuje przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 75a ust. 2, produkującemu tablice rejestracyjne na zamówienie tego organu rejestrującego.

2. Tablice rejestracyjne będące wycofanymi z użytku, o których mowa w ust. 1, przedsiębiorca, o którym mowa w art. 75a ust. 2, odbiera na własny koszt w siedzibie urzędu obsługującego organ rejestrujący, dokonuje ich zniszczenia i zagospodarowuje je zgodnie z przepisami o odpadach.”;

13) w art. 75:

- a) w ust. 1 wyraz „starosta” zastępuje się wyrazami „organ rejestrujący”,
- b) w ust. 2 w zdaniu pierwszym skreśla się wyrazy „i nalepka kontrolna”;

14) w art. 75ab w ust. 5 skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2019 r. poz. 700, 730, 848, 1590 i 2294)”;

15) po art. 75d dodaje się art. 75e w brzmieniu:

„Art. 75e. 1. Wytwórca dowodów rejestracyjnych zapewnia system teleinformatyczny umożliwiający 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.

2. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1, zapewnia integralność powiązania procesu wytwarzania dokumentów związanych z realizacją zadań, o których mowa w ust. 1, z danymi gromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, z uwzględnieniem referencyjności tych danych przy realizacji tych zadań.

3. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1, zapewnia co najmniej funkcjonalności spójne z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.

4. Minister właściwy do spraw informatyzacji nadzoruje interoperacyjność systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ust. 1, z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.

5. Minister właściwy do spraw informatyzacji zawiera z wytwórcą dowodów rejestracyjnych umowę regulującą:

- 1) zasady współpracy w zakresie:
 - a) określenia charakteru i zakresu zmian dostosowujących system teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1, do zmian w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów,
 - b) udostępniania ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji informacji i doświadczenia technicznego, w tym dokumentacji, dotyczących systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ust. 1, niezbędnych ministrowi do sprawowania nadzoru, o którym mowa w ust. 4;
- 2) odpłatności za realizację zmian oraz za udostępnianie informacji i doświadczenia technicznego, o których mowa w pkt 1.

6. Koszty związane z zawarciem i realizacją umowy, o której mowa w ust. 5, są finansowane ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

7. Wytwórca dowodu rejestracyjnego umożliwia odczyt danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym podmiotom, o których mowa w art. 80c ust. 1 i 2a, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, na wniosek danego podmiotu, albo innym podmiotom za pośrednictwem podmiotów, o których mowa w art. 80c ust. 1 i 2a. Wniosek zawiera nazwę wnioskodawcy i jego adres oraz cel odczytu danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym.

8. Wytwórca dowodu rejestracyjnego przedstawia wnioskodawcy warunki umożliwienia odczytu danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym, w tym koszty z tym związane.

9. Po uzgodnieniu warunków, o których mowa w ust. 8, wytwórca dowodu rejestracyjnego udziela terminowej i określonej co do zakresu licencji na wykorzystanie biblioteki umożliwiającej odczyt danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym.”;

16) w art. 76:

- a) w ust. 1:
- w pkt 1:
 - lit. a otrzymuje brzmienie:
 - „a) warunki i tryb rejestracji, czasowej rejestracji i wyrejestrowania pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2–3, oraz wzory:
 - dowodu rejestracyjnego i pozwolenia czasowego oraz ich opis,
 - tablic rejestracyjnych oraz innych tablic, cech identyfikacyjnych i oznaczeń, w które zaopatruje się pojazd, a także ich opis oraz sposób ich umieszczania,”
 - w lit. b skreśla się wyrazy „i nalepek kontrolnych”,
 - w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:
 - „d) wzory innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów:
 - wniosku o rejestrację, czasową rejestrację, wyrejestrowanie pojazdu lub zawiadomienia o nabyciu lub zbyciu pojazdu,
 - decyzji o rejestracji, czasowej rejestracji albo wyrejestrowaniu pojazdu,
 - wniosku o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego, wtórnika pozwolenia czasowego, wtórnika tablic (tablicy) rejestracyjnych, nowego dowodu rejestracyjnego lub tablic (tablicy) rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu,
 - zaświadczenia potwierdzającego dane zawarte w utraconym dowodzie rejestracyjnym,
 - wniosku o wydanie dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną dla pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”,
 - pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) wysokość opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz ich wtórników;”,
 - b) w ust. 4 w pkt 2 skreśla się wyrazy „, nalepek kontrolnych”,
 - c) w ust. 5 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) potrzebę ujednoczenia dokumentów związanych z rejestracją pojazdów oraz sposobu oznaczania pojazdów;”;

17) uchyla się art. 77;

18) w art. 78:

a) w ust. 1 po wyrazach „dowód rejestracyjny” dodaje się wyrazy „oraz zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, jeżeli w dowodzie rejestracyjnym nie jest określony aktualny termin ważności badania technicznego”;

b) w ust. 1 i 1a skreśla się wyrazy „i kartę pojazdu, jeżeli była wydana”;

c) uchyla się ust. 3;

19) w art. 78a:

a) w ust. 1 wyrazy „któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, starosta” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, organ rejestrujący”;

b) w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) samochody osobowe w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji:

a) w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b oraz pkt 6,

b) w przypadku wystąpienia szkody istotnej.”;

c) w ust. 3 wyrazy „któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5”;

d) w ust. 4 w zdaniu pierwszym po wyrazie „Pojazd” dodaje się wyrazy „, o którym mowa w ust. 2 pkt 1–4,”;

e) po ust. 4 dodaje się ust. 4a–4c w brzmieniu:

„4a. Samochód osobowy może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 3 do 12 miesięcy bez możliwości przedłużenia tego okresu i nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym upłynął okres czasowego wycofania określony w ostatniej decyzji o jego czasowym wycofaniu z ruchu.

4b. W przypadku samochodu osobowego właściciel pojazdu lub podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, składając wniosek o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu, składają oświadczenie, że pojazd ten wymaga wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b oraz pkt 6, lub

w przypadku wystąpienia szkody istotnej. Oświadczenie to 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.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

4c. Warunkiem dopuszczenia samochodu osobowego do ruchu po jego czasowym wycofaniu jest wykonanie dodatkowego badania technicznego pojazdu potwierdzone w centralnej ewidencji pojazdów. W przypadku braku w centralnej ewidencji pojazdów informacji o dodatkowym badaniu technicznym dopuszczenie do ruchu następuje na podstawie przedłożonego zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu.”,

f) w ust. 5 w zdaniu pierwszym wyrazy „któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5” zastępuje się wyrazami „o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5”;

20) w art. 78b:

- a) w pkt 1 skreśla się wyrazy „i nalepki kontrolnej”;
- b) uchyla się pkt 2;

21) w art. 79:

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

„1a. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, pojazd podlega wyrejestrowaniu na wniosek właściciela pojazdu będącego zbywcą albo nabywcą pojazdu wywożonego za granicę.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organ rejestrujący dokonuje wyrejestrowania pojazdu z urzędu na podstawie informacji otrzymanej od administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o przekazaniu przez stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16, niezwłocznie po dniu otrzymania tej informacji, jeżeli do tego dnia właściciel pojazdu nie złożył wniosku o wyrejestrowanie pojazdu na podstawie ust. 1 pkt 1 albo 6.”,

c) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

- „3b. Organ rejestrujący dokonuje wyrejestrowania pojazdu z urzędu w przypadku gdy wydane zostało pozwolenie czasowe na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. a i właściciel pojazdu złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 74 ust. 6.”;
- 22) w art. 79c wyrazy „, znaki legalizacyjne i nalepki kontrolne” zastępuje się wyrazami „i znaki legalizacyjne”;
- 23) w art. 80 w zdaniu pierwszym:
- a) skreśla się wyrazy „art. 77 ust. 3, art. 78 ust. 3,”,
 - b) po wyrazach:
 - „art. 74 ust. 1, ” dodaje się wyrazy „art. 74a ust. 1,”,
 - „art. 78 ust. 3” dodaje się wyrazy „, art. 78a ust. 1, art. 79 ust. 1”;
- 24) w art. 80b:
- a) w ust. 1:
 - w pkt 6 uchyla się lit. a–d,
 - w pkt 8 uchyla się lit. c,
 - w pkt 9 skreśla się wyrazy „, o nalepkach kontrolnych,”,
 - w pkt 22 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 23 w brzmieniu:
„23) o przekroczeniach terminów, o których mowa w art. 71 ust. 7 i art. 78 ust. 2 pkt 1.”,
 - b) w ust. 2 wyrazy „i 20–22” zastępuje się wyrazami „i 20–23”;
- 25) w art. 80ba:
- a) w ust. 1:
 - w pkt 1 wyrazy „i 20” zastępuje się wyrazami „, 20 i 23”,
 - pkt 9 otrzymuje brzmienie:
„9) przez stację demontażu lub punkty zbierania pojazdów – z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16.”,
 - b) w ust. 1a wyrazy „i 20–22” zastępuje się wyrazami „i 20–23”;
- 26) w art. 80c w ust. 1 w pkt 33 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 34 w brzmieniu:
„34) Straży Leśnej i Straży Parku.”;
- 27) w art. 80cb w ust. 1 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Raport z systemu teleinformatycznego potwierdza dane zgromadzone w ewidencji i nie wymaga podpisu ani pieczęci.”;

28) w art. 80d w ust. 4 w pkt 2, w ust. 6 i w ust. 7 w pkt 1 skreśla się wyrazy „art. 77 ust. 3 i 3a.”;

29) w art. 82 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawniony diagnosta po wykonaniu badania technicznego pojazdu:

- 1) wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu;
- 2) wpisuje kolejny termin badania technicznego do dowodu rejestracyjnego, jeżeli jest wolne miejsce w odpowiedniej rubryce tego dowodu – po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania technicznego pojazdu.”;

30) w art. 100aa po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W ewidencji gromadzi się także dane zgromadzone do dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957 oraz z 2019 r. poz. 730), przez organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami w związku z tworzeniem profilu kandydata na kierowcę.”;

31) w art. 100ah w ust. 1 po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:

„13a) organom Inspekcji Ochrony Środowiska.”;

32) po art. 100aq dodaje się art. 100ar w brzmieniu:

„Art. 100ar. Każdemu zainteresowanemu, który zostanie uwierzytelniony w systemie teleinformatycznym obsługującym ewidencję, po podaniu imienia i nazwiska oraz numeru blankietu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, są udostępniane następujące dane:

- 1) rodzaj oraz zakres uzyskanego uprawnienia;
- 2) data ważności uprawnienia;
- 3) data ważności dokumentu;
- 4) seria i numer blankietu;
- 5) informacja o zatrzymaniu dokumentu, jeżeli dokument pozostaje zatrzymany.”;

33) w art. 129:

a) w ust. 2:

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) ustalenia tożsamości kierującego pojazdem na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych.”;

- po pkt 2¹ dodaje się pkt 2² w brzmieniu:
„2²) weryfikacji danych o kierującym pojazdem w centralnej ewidencji kierowców;”
 - b) w ust. 4aa wyrazy „2, 2¹, 2a” zastępuje się wyrazami „2–2a”;
- 34) w art. 129b w ust. 3:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) sprawdzania dokumentów, o których mowa w art. 38, oraz weryfikacji danych o:
 - a) pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu, w centralnej ewidencji pojazdów,
 - b) kierującym pojazdem w centralnej ewidencji kierowców;”
 - b) w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) ustalenia tożsamości kierującego pojazdem na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych.”;
- 35) w art. 129c w ust. 3 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu, w centralnej ewidencji pojazdów;”;
- 36) w art. 130a:
- a) w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6) kierowania nim przez osobę nieposiadającą uprawnienia do kierowania pojazdami albo której zatrzymano prawo jazdy i nie ma możliwości zabezpieczenia pojazdu przez przekazanie go osobie znajdującej się w nim i posiadającej uprawnienie do kierowania tym pojazdem: przepisu nie stosuje się, jeżeli kierujący posiada pokwitowanie, o którym mowa w art. 135 ust. 4 lub 5 albo w art. 135a ust. 5 lub 6, upoważniające do kierowania pojazdem;”
 - b) w ust. 2 w pkt 1 w lit. b po wyrazach „przy sobie” dodaje się wyraz „wymaganych”;
- 37) w art. 132:
- a) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa w brzmieniu:
„1aa. W stosunku do kierującego pojazdem, o którym mowa w art. 73 ust. 3, policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w przypadkach, o których mowa w ust. 1a pkt 1–5 i 7.”

- b) ust. 1c otrzymuje brzmienie:

„1c. Zatrzymanie, o którym mowa w ust. 1a i 1aa, następuje przez zatrzymanie okazanego dokumentu.”,
 - c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Zatrzymany dokument pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 3, jest przesyłany niezwłocznie organowi, który go wydał. Zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie.”,
 - d) w ust. 6 po wyrazach „tej przyczyny” dodaje się wyrazy „oraz okazaniu pokwitowania, o którym mowa w art. 38 ust. 1 pkt 4b lit. b.”,
 - e) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Zwrotu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, może dokonać również jednostka upoważniona do przeprowadzania badań technicznych po przeprowadzeniu badania technicznego odpowiadającego przyczynie zatrzymania, a w przypadku nieprawidłowo wyznaczonego terminu badania technicznego – po jego ponownym ustaleniu, przez przekazanie do centralnej ewidencji pojazdów informacji o zwrocie.”;
- 38) w art. 132a:
- a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „oraz ust. 8”,
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Odpowiedni organ Policji, Straży Granicznej albo Krajowej Administracji Skarbowej przesyła niezwłocznie zatrzymany profesjonalny dowód rejestracyjny lub zatrzymany blankiet profesjonalnego dowodu rejestracyjnego staroście, który je wydał.”;
- 39) art. 135 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 135. 1. Policjant:
- 1) zatrzyma wydane w kraju prawo jazdy za pokwitowaniem w przypadku:
 - a) uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu,
 - b) gdy upłynął termin ważności prawa jazdy,

- c) przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego w okresie 5 lat od wydania skierowania na kurs reedukacyjny, o którym mowa w art. 99 ust. 1 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
 - d) przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie 2 lat od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy popełnił on przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub trzy wykroczenia określone w art. 86 § 1 lub 2, art. 87 § 1, art. 92a w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości o ponad 30 km/h lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 i 1238 oraz z 2020 r. poz. 568),
 - e) stwierdzenia braku dokumentu, o którym mowa w art. 38 pkt 3a lub 4a, lub prowadzenia pojazdu niewyposażonego w blokadę alkoholową w przypadku, o którym mowa w art. 13 ust. 5 pkt 7 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
 - f) popełnienia w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, trzech wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji;
- 2) zatrzyma wydane w kraju prawo jazdy za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia czynu polegającego na:
- a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub
 - b) przewożeniu osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji; przepis nie dotyczy przewozu osób autobusem w publicznym transporcie zbiorowym w gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozach pasażerskich w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 i 2493 oraz z 2020 r. poz. 400, 462 i 875), o ile w pojeździe przewidziane są miejsca stojące;

3) może zatrzymać wydane w kraju prawo jazdy za pokwitowaniem w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów.

2. Przepisu ust. 1 pkt 2 lit. b nie stosuje się, jeżeli liczba przewożonych osób w sposób, o którym mowa w tym przepisie, nie przekracza:

- 1) 5 – w przypadku przewożenia ich autobusem;
- 2) 2 – w przypadku przewożenia ich samochodem osobowym, samochodem ciężarowym lub w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.

3. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się naruszenia, o którym mowa w tym przepisie, działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego.

4. Pokwitowanie zatrzymania prawa jazdy z przyczyn, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3, uprawnia do kierowania pojazdem w ciągu 7 dni.

5. Pokwitowanie zatrzymania prawa jazdy z przyczyn, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c oraz f oraz pkt 2, uprawnia do kierowania pojazdem w okresie 24 godzin od chwili zatrzymania.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. e, w zakresie braku dokumentu, o którym mowa w art. 38 pkt 3a lub 4a, starosta wydaje zatrzymane prawo jazdy przez wprowadzenie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie, po przedstawieniu brakującego dokumentu.”;

40) po art. 135 dodaje się art. 135a i art. 135b w brzmieniu:

„Art. 135a. 1. Policjant:

- 1) zatrzyma prawo jazdy wydane przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska za pokwitowaniem w przypadku:
 - a) uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu,
 - b) stwierdzenia zniszczenia prawa jazdy w stopniu powodującym jego nieczytelność,
 - c) podejrzenia podrobienia lub przerobienia prawa jazdy,

- d) gdy upłynął termin ważności prawa jazdy,
 - e) gdy wobec kierującego pojazdem wydane zostało postanowienie lub decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy,
 - f) gdy wobec kierującego pojazdem orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów lub wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami,
 - g) przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego w okresie 5 lat od wydania skierowania na kurs reedukacyjny, o którym mowa w art. 99 ust. 1 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
 - h) przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie 2 lat od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy popełnił on przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub trzy wykroczenia określone w art. 86 § 1 lub 2, art. 87 § 1, art. 92a w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości o ponad 30 km/h lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń,
 - i) stwierdzenia braku dokumentu, o którym mowa w art. 38 pkt 3a lub 4a, lub prowadzenia pojazdu niewyposażonego w blokadę alkoholową w przypadku, o którym mowa w art. 13 ust. 5 pkt 7 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
 - j) popełnienia w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, trzech wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji;
- 2) zatrzyma prawo jazdy wydane przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia czynu polegającego na:
- a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub
 - b) przewożeniu osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji; przepis nie dotyczy przewozu osób autobusem w publicznym transporcie

zbiorowym w gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozach pasażerskich w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, o ile w pojeździe przewidziane są miejsca stojące;

- 3) może zatrzymać prawo jazdy wydane przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska za pokwitowaniem w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów.

2. Przepisu ust. 1 pkt 2 lit. b nie stosuje się, jeżeli liczba przewożonych osób w sposób, o którym mowa w tym przepisie, nie przekracza:

- 1) 5 – w przypadku przewożenia ich autobusem;
- 2) 2 – w przypadku przewożenia ich samochodem osobowym, samochodem ciężarowym lub w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.

3. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się naruszenia, o którym mowa w tym przepisie, działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego.

4. Kierujący, o którym mowa w art. 136 ust. 3, jest obowiązany podać organowi kontroli ruchu drogowego adres do doręczeń. W przypadku niewskazania adresu do doręczeń stosuje się przepisy art. 40 § 4 i 5 Kodeksu postępowania administracyjnego, o czym poucza się kierującego.

5. Pokwitowanie zatrzymania prawa jazdy z przyczyn, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b–d oraz pkt 3, uprawnia do kierowania pojazdem w ciągu 7 dni.

6. Pokwitowanie zatrzymania prawa jazdy z przyczyn, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. g oraz j, a także pkt 2, uprawnia do kierowania pojazdem w okresie 24 godzin od chwili zatrzymania, a w przypadku, o którym mowa w art. 136 ust. 3 – w okresie 72 godzin.

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. i, w zakresie braku dokumentu, o którym mowa w art. 38 pkt 3a lub 4a, starosta wydaje zatrzymane prawo jazdy po przedstawieniu dokumentu.

Art. 135b. 1. Zatrzymanie wydanego w kraju prawa jazdy następuje przez wprowadzenie informacji o zatrzymaniu do centralnej ewidencji kierowców niezwłocznie po stwierdzeniu wystąpienia przesłanek określonych w art. 135 ust. 1.

2. Zatrzymanie prawa jazdy wydanego przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska następuje przez zatrzymanie okazanego dokumentu niezwłocznie po stwierdzeniu wystąpienia przesłanek określonych w art. 135a ust. 1.”;

41) art. 136 otrzymuje brzmienie:

„Art. 136. 1. W przypadku, o którym mowa w art. 135b ust. 1, Policja przekazuje niezwłocznie, jednak nie później niż w ciągu 7 dni od dnia zatrzymania prawa jazdy, informację o zatrzymaniu prawa jazdy, według właściwości, sądowi uprawnionemu do rozpoznania sprawy o wykroczenie, prokuratorowi lub staroście.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 135b ust. 2, zatrzymany dokument, z wyjątkiem przypadku określonego w art. 135a ust. 1 pkt 1 lit. c, Policja przekazuje niezwłocznie, jednak nie później niż w ciągu 7 dni od dnia zatrzymania dokumentu, według właściwości, sądowi uprawnionemu do rozpoznania sprawy o wykroczenie, prokuratorowi lub staroście.

3. Jeżeli prawo jazdy zostało wydane przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska i kierujący pojazdem nie ma miejsca zamieszkania na jej terytorium, prawo jazdy przekazuje się niezwłocznie staroście właściwemu ze względu na miejsce naruszenia przepisów prawa o ruchu drogowym. Starosta niezwłocznie przekazuje zatrzymane prawo jazdy do właściwego organu państwa, w którym zostało ono wydane.

4. W przypadku przeprowadzenia badania krwi lub moczu dla oceny trzeźwości lub zawartości środka działającego podobnie do alkoholu:

- 1) w przypadku, o którym mowa w art. 135b ust. 1, informację o zatrzymaniu prawa jazdy przekazuje się wraz z wynikiem tego badania; jeżeli jednak wynik tego badania nie został uzyskany w ciągu 30 dni od dnia zatrzymania prawa jazdy, niezwłocznie wprowadza się do centralnej ewidencji kierowców informację o jego zwrocie;
- 2) w przypadku, o którym mowa w art. 135b ust. 2, prawo jazdy przekazuje się wraz z wynikiem tego badania; jeżeli jednak wynik tego badania nie został uzyskany w ciągu 30 dni od dnia zatrzymania prawa jazdy, niezwłocznie zwraca się je właścicielowi.”;

42) w art. 137:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy, w przypadkach określonych w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 3 i w art. 135a ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 3, wydaje w terminie 14 dni odpowiednio od dnia otrzymania informacji o zatrzymaniu prawa jazdy albo od dnia otrzymania prawa jazdy:”;

b) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu:

„4. W przypadku gdy nie wydano postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy, postanowienie o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy wydaje odpowiednio:

- 1) prokurator, zawiadamiając o tym organ, który zatrzymał prawo jazdy;
- 2) sąd, przy czym w przypadku prawa jazdy wydanego w kraju o wydaniu postanowienia sąd zawiadamia organ, który wydał prawo jazdy.

5. Postanowienie o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy doręcza się jego właścicielowi.

6. Zwrot zatrzymanego prawa jazdy wydanego w kraju następuje przez wprowadzenie informacji o zwrocie do centralnej ewidencji kierowców:

- 1) przez organ, który je zatrzymał – po otrzymaniu zawiadomienia o wydaniu przez prokuratora postanowienia o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy lub po okazaniu tego postanowienia;
- 2) przez organ, który je wydał – po otrzymaniu zawiadomienia o wydaniu przez sąd postanowienia o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy lub po okazaniu tego postanowienia.”;

43) w art. 139:

a) w ust. 1 wyrazy „art. 135–137” zastępuje się wyrazami „art. 135 i art. 135b–137 dotyczące wydanego w kraju prawa jazdy”;

b) w ust. 2 wyrazy „art. 135” zastępuje się wyrazami „art. 135–135b”;

c) w ust. 3 i 4 wyrazy „art. 135 ust. 1 i art. 136 ust. 1” zastępuje się wyrazami „art. 135 ust. 1, art. 135a ust. 1, art. 135b, art. 136 ust. 1 i 2 oraz art. 137 ust. 7”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 i 1238 oraz z 2020 r. poz. 568) w art. 29 w § 3 uchyla się zdanie drugie i trzecie.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2019 r. poz. 1950 i 2128 oraz z 2020 r. poz. 568 i 875) w art. 43 uchyla się § 3.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610 oraz z 2020 r. poz. 284) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Art. 10. Przepisy art. 6–9 dotyczą nowych pojazdów.”;

2) w art. 19 w pkt 2 skreśla się wyrazy „oraz kartę pojazdu, jeżeli była wydana,”;

3) uchyla się art. 20;

4) w art. 24:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) unieważnienia dowodu rejestracyjnego i zwrotu unieważnionego dowodu rejestracyjnego właścicielowi pojazdu;”;

b) w ust. 1a wyrazy „ust. 1, w zakresie tablic rejestracyjnych” zastępuje się wyrazami „ust. 1b”;

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

„1b. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu dokonuje zniszczenia tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji i zagospodarowuje je zgodnie z przepisami o odpadach.”;

d) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Zaświadczenie o demontażu pojazdu powinno zawierać oświadczenie przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu o unieważnieniu dowodu rejestracyjnego oraz o zniszczeniu tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji i zagospodarowaniu ich zgodnie z przepisami o odpadach.

3. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu sporządza zaświadczenie o demontażu pojazdu w dwóch egzemplarzach, z których pierwszy otrzymuje właściciel pojazdu, a drugi pozostaje u przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu. W przypadku pojazdu niezarejestrowanego na terytorium kraju przedsiębiorca prowadzący stację demontażu sporządza zaświadczenie o demontażu pojazdu w trzech egzemplarzach, z których pierwszy otrzymuje właściciel pojazdu, drugi przekazuje w terminie 7 dni Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, a trzeci pozostaje u przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu.”;

e) uchyla się ust. 4 i 5;

- 5) w art. 25 w ust. 1 w zdaniu pierwszym wyrazy „ust. 1a–5” zastępuje się wyrazami „ust. 1a–3”;
- 6) w art. 27 w pkt 1:
 - a) skreśla się wyrazy „, karty pojazdu”,
 - b) skreśla się wyrazy „, oraz tablic rejestracyjnych”;
- 7) w art. 33:
 - a) w ust. 2 wyrazy „ust. 3” zastępuje się wyrazami „ust. 3–5”,
 - b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów sporządza zaświadczenie o demontażu pojazdu albo zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu w trzech egzemplarzach, z których pierwszy otrzymuje właściciel pojazdu, drugi przekazuje w terminie 7 dni przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, w którego imieniu zaświadczenie zostało wydane, a trzeci pozostaje u przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów. W przypadku pojazdu niezarejestrowanego na terytorium kraju przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów sporządza zaświadczenie o demontażu pojazdu albo zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu w czterech egzemplarzach, z których pierwszy otrzymuje właściciel pojazdu, dwa przekazuje w terminie 7 dni przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, w którego imieniu zaświadczenie zostało wydane, a czwarty pozostaje u przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów.”,

- c) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów przekazuje przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu wraz z zaświadczeniami, o których mowa w ust. 3, tablice rejestracyjne przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji.

5. Zaświadczenie o demontażu pojazdu albo zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu wydane przez przedsiębiorcę prowadzącego punkt zbierania pojazdów powinny zawierać oświadczenie przedsiębiorcy o unieważnieniu dowodu rejestracyjnego oraz o przekazaniu tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu.”;

- 8) w art. 51 w ust. 1 i 2 skreśla się wyrazy „lub nie przekazuje tego zaświadczenia organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu”.

Art. 5. W ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, 568 i 695) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 19e po ust. 2d dodaje się ust. 2e w brzmieniu:

„2e. Minister właściwy do spraw informatyzacji może udostępnić użytkownikowi publicznej aplikacji mobilnej usługę, która wykorzystuje dane dotyczące użytkownika i jego sytuacji prawnej lub praw mu przysługujących, przetwarzane w rejestrze publicznym prowadzonym lub w systemie teleinformatycznym wykorzystywanym przez podmiot publiczny, w przypadku gdy łącznie są spełnione następujące warunki:

- 1) odrębne przepisy przewidują udostępnianie użytkownikowi takich danych przy wykorzystaniu usługi online lub na wniosek, albo nie stoją na przeszkodzie udostępnianiu użytkownikowi takich danych;
 - 2) użytkownik, który został uwierzytelniony w publicznej aplikacji mobilnej w sposób określony w art. 20a ust. 1, wyraził wolę korzystania z usługi wykorzystującej takie dane.”;
- 2) w art. 19g w ust. 1 i 2 po wyrazie „podmiot” dodaje się wyrazy „lub na potrzeby realizacji usługi, o której mowa w art. 19e ust. 2e”.

Art. 6. W ustawie z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów (Dz. U. z 2020 r. poz. 808 i 875) w art. 5 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Zwrot zatrzymanego prawa jazdy następuje przez przekazanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie tego dokumentu niezwłocznie po uchyleniu decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych (Dz. U. z 2020 r. poz. 332, 695 i 875) w art. 66 w ust. 3 w pkt 14 kropkę zastępuje się średnikiem dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego oraz strażnicy gminni (miejscy).”.

Art. 8. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, 622, 1287 i 2020) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 16a otrzymuje brzmienie:

„Art. 16a. 1. Wytwórca praw jazdy i pozwoleń na kierowanie tramwajem zapewnia system teleinformatyczny umożliwiający realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, o których mowa w art. 122 ust. 1, w tym w zakresie procesu wytwarzania, personalizacji i dystrybucji dokumentów związanych z realizacją tych zadań.

2. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1, zapewnia integralność powiązania procesu wytwarzania dokumentów związanych z realizacją zadań, o których mowa w ust. 1, z danymi gromadzonymi w centralnej ewidencji kierowców, z uwzględnieniem referencyjności tych danych przy realizacji tych zadań.

3. System teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1, zapewnia co najmniej funkcjonalności spójne z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców.

4. Minister właściwy do spraw informatyzacji nadzoruje interoperacyjność systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ust. 1, z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców.

5. Minister właściwy do spraw informatyzacji zawiera z wytwórcą praw jazdy i pozwoleń na kierowanie tramwajem umowę regulującą:

- 1) zasady współpracy w zakresie:
 - a) określenia charakteru i zakresu zmian dostosowujących system teleinformatyczny, o którym mowa w ust. 1, do zmian w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców,
 - b) udostępniania ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji informacji i doświadczenia technicznego, w tym dokumentacji, dotyczących systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ust. 1, niezbędnych ministrowi do sprawowania nadzoru, o którym mowa w ust. 4;
- 2) odpłatności za realizację zmian oraz za udostępnienie informacji i doświadczenia technicznego, o których mowa w pkt 1.

6. Koszty związane z zawarciem i realizacją umowy, o której mowa w ust. 5, są finansowane ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.”;

- 2) w art. 51 w ust. 2a w pkt 1 po wyrazach „zadania publiczne” dodaje się wyrazy „(Dz. U. z 2020 r. poz. 346, 568 i 695)”;
- 3) w art. 102:
 - a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) upłynął termin ważności prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem – jeżeli organ kontroli ruchu drogowego przekazał informację o zatrzymaniu dokumentu;”,
- b) ust. 1c otrzymuje brzmienie:
„1c. Starosta wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 4 lub 5, na okres 3 miesięcy, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności.”,
- c) w ust. 1d i 1da wyrazy „art. 135 ust. 1 pkt 1a” zastępuje się wyrazami „art. 135 ust. 1 pkt 2 albo art. 135a ust. 1 pkt 2”,
- d) w ust. 1e zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„Okres, o którym mowa w ust. 1c i 1d, oblicza się na zasadach określonych w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, przy czym dla ustalenia początku okresu jest właściwa data zatrzymania prawa jazdy.”;
- 4) w art. 104a po wyrazach „art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a” dodaje się wyrazy „albo art. 135a ust. 1 pkt 1 lit. a”;
- 5) w art. 106:
a) w ust. 2 po wyrazach „o których mowa w art. 8 ust. 3” dodaje się wyrazy „, oraz inspektorów i ekspertów Biura Nadzoru Wewnętrznego”,
b) w ust. 3 wyrazy „, Służby Celno-Skarbowej i Inspekcji Transportu Drogowego” zastępuje się wyrazami „i Służby Celno-Skarbowej, inspektorów i pracowników Inspekcji Transportu Drogowego oraz inspektorów i ekspertów Biura Nadzoru Wewnętrznego”;
- 6) w art. 109 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:
„5a. Inspektorom i ekspertom Biura Nadzoru Wewnętrznego zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym wydaje nieodpłatnie Inspektor Nadzoru Wewnętrznego.”.

Art. 9. W ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957 oraz z 2019 r. poz. 730) w art. 16a wyrazy „art. 135 ust. 2, art. 136 ust. 1 i 1a” zastępuje się wyrazami „art. 135 ust. 4, art. 135a ust. 5, art. 135b i art. 136 ust. 1–3”.

Art. 10. W ustawie z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 725) w art. 5 w ust. 2 uchyla się pkt 28.

Art. 11. W ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. poz. 2019 oraz z 2020 r. poz. 288) w art. 11 w ust. 4 w pkt 3 skreśla się wyrazy „i nalepek kontrolnych”.

Art. 12. 1. Nalepki kontrolne wydane na podstawie dotychczasowych przepisów tracą ważność.

2. Właściciel pojazdu może zachować na przedniej szybie pojazdu nalepkę kontrolną wydaną na podstawie dotychczasowych przepisów.

3. Karta pojazdu albo jej wtórnik wydane na podstawie dotychczasowych przepisów tracą ważność.

4. Właściciel pojazdu, który posiada kartę pojazdu albo jej wtórnik, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów:

- 1) zachowuje tę kartę albo jej wtórnik albo
- 2) zwraca tę kartę albo jej wtórnik do starosty.

Art. 13. 1. Dowody rejestracyjne, tablice (tablica) rejestracyjne oraz ich wtórniki wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność.

2. Pozwolenia czasowe oraz ich wtórniki wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

3. Zaświadczenia wystawione przez organ rejestrujący na podstawie art. 72 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym zachowują ważność.

4. Do postępowań w sprawie:

- 1) rejestracji, czasowej rejestracji i wyrejestrowania pojazdu albo odmowy rejestracji, czasowej rejestracji i wyrejestrowania pojazdu,
- 2) wydania wtórnika dowodu rejestracyjnego, wtórnika pozwolenia czasowego, wtórnika tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz nowego dowodu rejestracyjnego i tablic (tablicy) rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym, a także dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną dla pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

– wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się dotychczasowe przepisy.

Art. 14. 1. Ewidencje tablic rejestracyjnych indywidualnych prowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przez właściwych miejscowo dla siedzib sejmików

województw prezydentów miast na prawach powiatu stają się ewidencjami, o których mowa w art. 73a ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.

2. Wyznaczanie i udostępnianie przez właściwych miejscowo dla siedzib sejmików województw prezydentów miast na prawach powiatów pojemności rejestracyjnych, o których mowa w art. 73a ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, stanowi kontynuację wyznaczania pojemności rejestracyjnych na podstawie dotychczasowych przepisów.

Art. 15. Zaświadczenia o demontażu pojazdu oraz zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu wydane przed dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 23, zachowują ważność.

Art. 16. Do żądania właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym dotyczącego zwrotu dowodu rejestracyjnego zgłoszonego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się dotychczasowe przepisy.

Art. 17. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego.

Art. 18. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu.

Art. 19. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów i gromadzenie w tej ewidencji danych o przekroczeniach terminów, o których mowa w art. 71 ust. 7 i art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 20. Komunikaty, o których mowa w art. 17–19, ogłasza się w terminie co najmniej 5 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w danym komunikacie.

Art. 21. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających generowanie z systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów raportu potwierdzającego dane zgromadzone w tej ewidencji. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 22. 1. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających weryfikację danych o kierującym pojazdem w centralnej ewidencji kierowców i wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zatrzymaniu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz o ich zwrocie. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

2. W celu wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1:

- 1) organy kontroli ruchu drogowego obowiązane do przekazywania danych o zatrzymaniu lub zwrocie dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem zapewnią interoperacyjność swoich systemów teleinformatycznych z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców w zakresie obejmującym przekazywanie i pobieranie danych z tej ewidencji,
- 2) podmioty uprawnione do ustalenia tożsamości kierującego pojazdem na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych zapewnią interoperacyjność swoich systemów teleinformatycznych z systemem teleinformatycznym obsługującym ten rejestr w zakresie obejmującym pobieranie danych z tego rejestru

– do dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w ust. 1.

Art. 23. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia

rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów danych o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Art. 24. 1. W celu wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami przekazują do centralnej ewidencji kierowców:

- 1) dane i informacje zawarte w profilu kandydata na kierowcę, zgromadzone do dnia poprzedzającego dzień określony w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 tej ustawy, i aktualizują przekazane dane;
- 2) dane i informacje zgromadzone i nieprzekazane do tej ewidencji do dnia poprzedzającego dzień określony w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 tej ustawy, i aktualizują przekazane dane.

2. Przekazywanie danych i informacji rozpocznie się po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 25. Do postępowań dotyczących zatrzymanych praw jazdy lub pozwoleń na kierowanie tramwajem wszczętych a niezakończonych przed dniem wskazanym w komunikacie, o którym mowa w art. 22 ust. 1 niniejszej ustawy, stosuje się dotychczasowe przepisy.

Art. 26. 1. W okresie od dnia wejścia w życie ustawy do upływu 24 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy:

- 1) w przypadku rejestracji pojazdu, gdy karta pojazdu została utracona, zamiast karty należy przedstawić wtórnik tej karty albo zaświadczenie wystawione przez organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji, potwierdzające dane zawarte w utraconej karcie;
- 2) rejestracji pojazdu może dokonać starosta właściwy ze względu na miejsce czasowego zamieszkania właściciela pojazdu.

2. W okresie od dnia wejścia w życie art. 1 pkt 10 w zakresie art. 73c do upływu 24 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy:

- 1) salon sprzedaży pojazdów samochodowych lub uprawniony przedstawiciel tego salonu do wniosku o rejestrację pojazdu dołącza również w postaci elektronicznej oryginał lub kopię karty pojazdu oraz potwierdzenia dokonania opłaty za wydanie nalepki kontrolnej;
- 2) organ rejestrujący wydaje także nalepkę kontrolną, jeżeli jest wymagana, oraz przekazuje ją albo przesyła w sposób, o którym mowa w art. 73c ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1;
- 3) właściciel nowego pojazdu samochodowego nabytego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych może upoważnić ten salon lub uprawnionego przedstawiciela tego salonu do odbioru z urzędu obsługującego organ rejestrujący także nalepki kontrolnej, jeżeli jest wymagana.

Art. 27. W terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie art. 1 pkt 10 w zakresie art. 73d przedstawiciele producentów pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działający przed tym dniem przekażą do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego dane swojego punktu kontaktowego, o których mowa w art. 73d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 28. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 76 ust. 2–3 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 76 ust. 2–3 ustawy zmienianej w art. 1 i mogą być zmieniane.

Art. 29. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 9 lit. e tiret pierwsze oraz pkt 15, art. 7, art. 8 pkt 1 i 2 oraz art. 22, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 32 i pkt 37 lit. e, które wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 1 pkt 1, pkt 10 w zakresie art. 73c, pkt 11 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2c oraz pkt 14, które wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 4) art. 1 pkt 10 w zakresie art. 73d, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 5) art. 1 pkt 12 w zakresie art. 74b, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.;
- 6) art. 1 pkt 7, pkt 8 lit. a, lit. b tiret drugie i lit. c, pkt 9 lit. a, lit. c–d oraz lit. e tiret drugie, pkt 13 lit. b, pkt 16 i 17, pkt 18 lit. b oraz c, pkt 20 i 22, pkt 23 lit. a, pkt 24 lit. a

- tiret drugie i trzecie oraz pkt 28, art. 4 pkt 1 i 2, pkt 4 lit. a oraz pkt 6 lit. a, art. 10–12 oraz art. 28, które wchodzi w życie po upływie 24 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 7) art. 1 pkt 19 lit. b–e, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 17;
 - 8) art. 1 pkt 9 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1a oraz pkt 11 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2d i 2e, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 18;
 - 9) art. 1 pkt 24 lit. a tiret czwarte oraz lit. b i pkt 25 lit. a tiret pierwsze oraz lit. b, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów i gromadzenie w tej ewidencji danych o przekroczeniach terminów, o których mowa w art. 71 ust. 7 i art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 19;
 - 10) art. 1 pkt 27, który wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających generowanie z systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów raportu potwierdzającego dane zgromadzone w tej ewidencji, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 21;
 - 11) art. 1 pkt 2 lit. a tiret pierwsze, pkt 33, 34 i 36, pkt 37 lit. a–d oraz pkt 39–43, art. 2, art. 3, art. 6, art. 8 pkt 3 i 4, art. 9 oraz art. 25, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających weryfikację danych o kierującym pojazdem w centralnej ewidencji kierowców i wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zatrzymaniu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz o ich zwrocie, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 22 ust. 1;
 - 12) art. 1 pkt 21 lit. b oraz art. 4 pkt 3, pkt 4 lit. b–e, pkt 5, pkt 6 lit. b oraz pkt 7 i 8, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów danych o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 23.

UZASADNIENIE

Obecnie obowiązujące przepisy dotyczące systemu rejestracji pojazdów w Polsce opierają się na zasadach, delegacjach i wytycznych określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „Prawem o ruchu drogowym”, ze zmianami dokonywanymi w tej ustawie, w szczególności po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. Kilkakrotne zmiany Prawa o ruchu drogowym w zakresie wymagań dotyczących rejestracji pojazdów związane były przede wszystkim ze zmianą przepisów podatkowych (akcyzy, podatku od towarów i usług), z wejściem w życie ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610, z późn. zm.), z wdrożeniem projektu CEPIK 2.0 przez Ministerstwo Cyfryzacji, jak również z wejściem w życie ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124, z późn. zm.).

Na przestrzeni ostatnich lat wymagania ustawowe zmieniały się w kierunku uproszczenia warunków rejestracji pojazdów związanych z obowiązkami podatkowymi, doprowadzając do zniesienia:

- obowiązku przedkładania zaświadczenia potwierdzającego uiszczenie podatku VAT albo brak takiego obowiązku z dniem 1 stycznia 2015 r., co nastąpiło ustawą z dnia 7 lutego 2014 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 312) uchylającą z tym dniem art. 72 ust. 1 pkt 8 i ust. 1a Prawa o ruchu drogowym, oraz
- obowiązku przedkładania tzw. dowodu wpłaty opłaty recyklingowej z dniem 1 stycznia 2016 r., co nastąpiło ustawą z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 933, z późn. zm.) uchylającą z tym dniem art. 72 ust. 1 pkt 9 i ust. 2 pkt 6 Prawa o ruchu drogowym.

Obecnie uproszczenia te są niewystarczające w kontekście oczekiwań społecznych zmniejszenia kosztów i obciążeń administracyjnych dla posiadaczy pojazdów.

Wpływające w ostatnich latach do ministerstwa właściwego do spraw transportu wnioski, przede wszystkim społeczne czy też wnioski ze współpracy z innymi resortami i podmiotami, w szczególności z Ministerstwem Cyfryzacji, Ministerstwem Środowiska

i Rządowym Centrum Legislacji, a także wnioski z otrzymywanych interpelacji i zapytań poselskich, powodowały, że monitorowano te wnioski, dokonywano oceny stanu prawnego oraz możliwości wprowadzenia nowych rozwiązań w zakresie wydawanych dokumentów, tablic rejestracyjnych i oznaczeń dla pojazdów rejestrowanych w Polsce. Istotny dla realizacji tych wniosków i możliwości zaproponowania zmian w przepisach Prawa o ruchu drogowym jest fakt, że 13 listopada 2017 r. nastąpiło wdrożenie tzw. projektu CEPIK 2.0 kierowanego przez Ministerstwo Cyfryzacji, w wyniku którego funkcjonuje pełne powiązanie procesu rejestracji pojazdów z centralną ewidencją pojazdów i adekwatny do zadań dostęp organów rejestrujących pojazdy do danych i informacji w centralnej ewidencji pojazdów, z zapewnieniem ich bezpiecznego gromadzenia. Do czasu wdrożenia tego projektu prowadzone były również zmiany przepisów Prawa o ruchu drogowym i przepisów wykonawczych dla wdrożenia tego projektu, nie było natomiast zasadne wprowadzanie zmian w procesie rejestracji pojazdów, aby nie powodować przesunięcia w czasie wdrożenia tego projektu. Obecnie wobec stanu stabilizacji nowych rozwiązań teleinformatycznych związanych z tym wdrożeniem możliwe jest zaproponowanie w przepisach Prawa o ruchu drogowym nowych rozwiązań dla procesu rejestracji pojazdów w Polsce, z zapewnieniem odpowiedniego czasu na rozpoczęcie ich stosowania powiązanego z przygotowaniem dodatkowych rozwiązań teleinformatycznych.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, obecnie, na podstawie ww. wniosków i dokonanej oceny identyfikującej zasadne zmiany wymagające uregulowania, powstała sytuacja umożliwiająca zaproponowanie w przedkładanym projekcie ustawy przepisów upraszczających proces rejestracji, czasowej rejestracji i wyrejestrowania pojazdów z myślą o ułatwieniach dla obywateli (posiadaczy pojazdów), skutkujących również zmniejszeniem zadań i obciążeń administracyjnych dla organów samorządowych wykonujących zadanie rejestracji pojazdów.

Istnieje duże oczekiwanie społeczne dokonania zmian w przepisach w powyższym zakresie upraszczających obecnie obowiązujące procedury i ten głos należy uznać za decydujący w kwestii zasadności proponowanych rozwiązań.

Projekt ustawy jest wynikiem również pakietu deregulacyjnego wnioskowanego przez Ministra Cyfryzacji, który jest inicjatorem i autorem propozycji w zakresie:

- zwolnienia z obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu kontroli ruchu drogowego dokumentu prawa jazdy,
- rezygnacji z obowiązku posiadania nalepki kontrolnej,
- nadania raportowi generowanemu z centralnej ewidencji pojazdów, z usługi „Mój Pojazd”, mocy dokumentu potwierdzającego dane zgromadzone w ewidencji,
- wprowadzenia nowej usługi rejestracji online pojazdu zakupionego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych, która umożliwi rejestrację pojazdu nowego przez ten salon w imieniu kupującego,
- uproszczenia przepisów o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w powiązaniu z systemem teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów,
- zmiany przepisów o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne w celu dalszego rozwoju usług świadczonych obywatelom za pośrednictwem publicznej aplikacji mobilnej.

Mając to na uwadze, w projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie rozwiązań, które można pogrupować następująco:

I. Ułatwienia dla obywateli (właścicieli pojazdów, w tym przedsiębiorców) oraz zmniejszenie w związku z tym odpowiednio zadań i obciążeń administracyjnych dla organów samorządowych przez:

1) zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu w procesie pierwszej rejestracji pojazdu przez zmianę albo uchylenie w Prawie o ruchu drogowym przepisów dotyczących karty pojazdu; dotyczy to: art. 72 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2, art. 77, art. 78 ust. 1, 1a i 3, art. 78b pkt 2, art. 80, art. 80b ust. 1 pkt 8 lit. c oraz art. 80d ust. 4 pkt 2, ust. 6 i ust. 7 pkt 1; zniesienie tego obowiązku wymagało również zmiany art. 10, art. 19 pkt 2, art. 24 ust. 1 pkt 1 i art. 27 pkt 1 w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji; po wdrożeniu przez Ministerstwo Cyfryzacji projektu CEPIK 2.0 przestały być aktualne przesłanki wydawania karty pojazdu jako dokumentu zawierającego informację o historii pojazdu przyjęte przy jej wprowadzeniu, tj. zapobieganie przestępczości samochodowej; obecnie historia pojazdu jest możliwa do sprawdzenia w centralnej ewidencji pojazdów nie tylko przez podmioty

uprawnione, np. organy rejestrujące pojazdy, organy podatkowe, zakłady ubezpieczeń i organy kontroli ruchu drogowego, ale również przez właścicieli pojazdów za pośrednictwem portalu obywatel.gov.pl;

2) wprowadzenie możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu przy przerejestrowaniu pojazdu, jeżeli pojazd był zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada tablice zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz utrzymane w należyтым stanie i czytelne; w takim przypadku organ rejestrujący wydawałby właścicielowi pojazdu decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny oraz dokonywał legalizacji dotychczasowych tablic rejestracyjnych, co obniżyłoby wysokość opłat ponoszonych przez właściciela pojazdu związanych z rejestracją pojazdu o 99,50 zł, tj. o opłatę za wydanie: tablicy rejestracyjnej (np. samochodowej) – 80,00 zł, nalepki kontrolnej – 18,50 zł i opłaty ewidencyjnej (łącznie 1,00 zł); w tym celu w projekcie ustawy proponuje się zmianę art. 73 Prawa o ruchu drogowym; wprowadzenie takiego ułatwienia jest możliwe przy zapewnionej obecnie możliwości identyfikowania pojazdu i jego historii w centralnej ewidencji pojazdów przez organy rejestrujące pojazdy i organy kontroli ruchu drogowego oraz przy zapewnionym tym organom dostępie online do tej ewidencji; uwzględniając to, przy wprowadzaniu możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu nie zakłada się obecnie tworzenia nowego systemu nadawania numerów rejestracyjnych i produkcji tablic rejestracyjnych; zachowanie dotychczasowego systemu jest zasadnym rozwiązaniem niewymagającym dodatkowych kosztów i warunków dla podmiotów powiązanych z produkcją i wydawaniem tablic rejestracyjnych; uwzględniając, że w takim przypadku właściciel pojazdu posiada dowód rejestracyjny przekazany przez zbywcę na podstawie art. 78 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, zaproponowano w powiązaniu z tą zmianą również możliwość odstąpienia w takim przypadku od czasowej rejestracji pojazdu z urzędu na warunkach określonych w dodanym w art. 74 ust. 2d i 2e Prawa o ruchu drogowym;

3) wprowadzenie możliwości rejestracji pojazdu lub czasowej rejestracji pojazdu na wniosek właściciela pojazdu przez organ rejestrujący właściwy również ze względu na miejsce czasowego zamieszkania przez zmianę w art. 73 i art. 74 Prawa o ruchu drogowym; taka zmiana jest uzasadniona potrzebą wprowadzenia ułatwienia dla obywateli w sytuacji ich przemieszczania się ze względu na potrzeby zawodowe czy

osobiste; niejednokrotnie właściciele pojazdów przebywają czasowo w miejscu znacznie odległym od swojego stałego miejsca zamieszkania i brak możliwości zarejestrowania pojazdu w miejscu czasowego pobytu stanowi poważne utrudnienie, np. w związku z wykonywaną obecnie pracą; zasadne jest usunięcie więc takiej przeszkody administracyjnej i usankcjonowanie możliwości rejestracji pojazdu lub czasowej rejestracji pojazdu na wniosek właściciela pojazdu przez organ rejestrujący właściwy również ze względu na miejsce czasowego zamieszkania;

4) wprowadzenie możliwości czasowej rejestracji pojazdu również przez starostę właściwego dla miejsca zakupu lub odbioru pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez zmianę art. 74 Prawa o ruchu drogowym; w tym przypadku także zasadne jest usunięcie przeszkody administracyjnej, powodującej niepotrzebne koszty związane z podróżą między miejscem rejestracji pojazdu (zamieszkania/siedziby) właściciela pojazdu a miejscem zakupu lub odbioru pojazdu, które mogą nie być tożsame;

5) wprowadzenie powiązania czasowej rejestracji pojazdu w celu wywozu za granicę z czynnością wyrejestrowania pojazdu z urzędu, pod warunkiem złożenia oświadczenia przez właściciela pojazdu odbierającego pozwolenie czasowe, że pojazd zostanie wywieziony za granicę (nowy ust. 3b w art. 79 i nowy ust. 6 w art. 74 Prawa o ruchu drogowym); oświadczenie to właściciel pojazdu będzie składał pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń; składający oświadczenie będzie obowiązany też do zawarcia w nim klauzuli, że jest świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia; klauzula ta zastąpi pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń; zakłada się, że będzie to stanowić ułatwienie dla właściciela pojazdu, eliminując potrzebę składania oddzielnego wniosku o wyrejestrowanie pojazdu, a jednocześnie usprawni gromadzenie faktycznych danych o wyrejestrowanym pojeździe w centralnej ewidencji pojazdów;

6) zniesienie obowiązku zwrotu pozwolenia czasowego po upływie terminu czasowej rejestracji pojazdu przez zmianę ust. 5 w art. 74 Prawa o ruchu drogowym; w ramach zakładanego uproszczenia procesu czasowej rejestracji pojazdu oceniono, że jest możliwa rezygnacja ze zwrotu pozwolenia czasowego wobec ograniczonej w czasie ważności tego dokumentu oraz gromadzonej w centralnej ewidencji pojazdów

informacji o utracie jego ważności, dostępnej dla organów kontroli ruchu drogowego; uwzględniając natomiast potrzebę zachowania zasady legalności obrotu pojazdami utrzymano jednak obowiązek zwrotu tablic rejestracyjnych po upływie terminu czasowej rejestracji pojazdu;

7) rozszerzenie katalogu pojazdów wycofywanych z ruchu, ale w niezbędnym zakresie; w projekcie w zmianie art. 78a Prawa o ruchu drogowym proponuje się wprowadzenie postulowanej możliwości czasowego wycofania z ruchu samochodu osobowego w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b oraz pkt 6, lub w przypadku wystąpienia szkody istotnej, na okres od 3 do 12 miesięcy, bez możliwości przedłużenia tego okresu i nie częściej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym upłynął okres czasowego wycofania określony w ostatniej decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu; warunkiem dopuszczenia tego samochodu do ruchu po jego czasowym wycofaniu jest wykonanie dodatkowego badania technicznego pojazdu potwierdzone w centralnej ewidencji pojazdów; w przypadku braku w centralnej ewidencji pojazdów informacji o dodatkowym badaniu technicznym dopuszczenie do ruchu nastąpi na podstawie przedłożonego zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym; wzięto przy tym pod uwagę, że w sprawie rozszerzenia również o samochody osobowe możliwości długotrwałego czasowego wycofania z ruchu w dniu 27 marca 2017 r. skierowano do Marszałka Sejmu RP poselski projekt (druk nr 1454), jak i wcześniejszy druk nr 1197 z dnia 25 października 2016 r. – projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym; projekty te zostały jednak odrzucone w I czytaniu na 36. posiedzeniu Sejmu RP oraz przez Sejmową Komisję Infrastruktury dnia 20 czerwca 2017 r.; wzięto również pod uwagę, że liczba zarejestrowanych samochodów osobowych (ok. 24 mln) jest niewspółmiernie większa niż tzw. samochodów użytkowych, a uwzględniając powiązanie czasowego wycofania z ruchu pojazdu z przepisami o ubezpieczeniach obowiązkowych będących we właściwości Ministra Finansów, 48-miesięczne czasowe wycofanie samochodów osobowych z ruchu, obecnie możliwe dla tzw. pojazdów użytkowych, w kontekście oceny ww. poprzednich odrzuconych projektów, miałoby negatywny wpływ na system ubezpieczeń obowiązkowych OC posiadaczy pojazdów (mogłyby godzić w interesy osób, które nie będą korzystać z czasowego wycofania z ruchu tych samochodów), przyczyniłoby się do powstawania odpadów z samochodów

osobowych wyłączonych z użytkowania na tak długi czas, jak również miałyby negatywny wpływ na system okresowych badań technicznych pojazdów i funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów; stąd też zaproponowana na ww. warunkach możliwość czasowego wycofania samochodu osobowego z ruchu;

8) zniesienie obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu dowodu własności, jeżeli od uprzedniej ostatniej rejestracji pojazdu nie nastąpiła zmiana w zakresie własności pojazdu – zaproponowane w zmianie art. 72 Prawa o ruchu drogowym; dotyczyć to będzie przypadku przerejestrowania pojazdu dokonywanego na wniosek właściciela pojazdu w przypadku zmiany miejsca jego zamieszkania albo siedziby; w takiej sytuacji nie występuje przeniesienie prawa własności pojazdu i nie jest zasadne wymaganie ponownie dowodu własności pojazdu, który był już przedkładany wcześniej w związku z rejestracją pojazdu;

9) zniesienie obowiązku wydawania nalepki kontrolnej przez zmianę w Prawie o ruchu drogowym przepisów dotyczących tej nalepki; dotyczy to: art. 71 ust. 2, art. 73 ust. 1 i 2b–3a, art. 75 ust. 2, art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz b i pkt 2 oraz ust. 4 pkt 2, art. 78b pkt 1, art. 79c oraz art. 80b ust. 1 pkt 9 Prawa o ruchu drogowym;

10) zaproponowane przez Ministra Cyfryzacji dodatkowe rozwiązania stosownie do pakietu określonego w pkt V niniejszego uzasadnienia.

II. Poprawa warunków legalnego obrotu pojazdami i referencyjności danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów

W projekcie ustawy wprowadza się rejestrowanie w centralnej ewidencji pojazdów informacji o przekroczeniach terminów wynikających z art. 71 ust. 7 i art. 78 ust. 2 pkt 1 (przez zmianę art. 80b ust. 1 Prawa o ruchu drogowym). W razie prowadzonego postępowania właściwe organy będą mogły korzystać z tych informacji udostępnianych im z ewidencji na podstawie Prawa o ruchu drogowym.

Zakłada się, że taki instrument prawny przyczyni się również do poprawy przestrzegania przez właścicieli pojazdów ww. obowiązków w powiązaniu z sankcjami (karami pieniężnymi), które zostały określone w art. 140mb Prawa o ruchu drogowym i wprowadzone ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1579, z późn. zm.). W konsekwencji powinno to wpłynąć na poprawę warunków legalnego obrotu

pojazdami i na referencyjność danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji.

III. Wprowadzenie przepisów regulujących na poziomie ustawy obecne rozwiązania systemowe lub je modyfikujące:

1) dla realizacji powyższego w art. 75e Prawa o ruchu drogowym zaproponowano przepisy określające zapewnienie przez wytwórcę dowodów rejestracyjnych i funkcjonowanie systemu teleinformatycznego integralnie z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, umożliwiającego realizację zadań organów rejestrujących w zakresie rejestracji, czasowej rejestracji, czasowego wycofania z ruchu, wyrejestrowania i profesjonalnej rejestracji pojazdu, w tym w zakresie procesu wytwarzania, personalizacji i dystrybucji dokumentów związanych z realizacją tych zadań; system teleinformatyczny ma zapewniać integralność powiązania procesu wytwarzania dokumentów związanych z realizacją tych zadań z danymi gromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, z uwzględnieniem referencyjności tych danych, zapewniając co najmniej funkcjonalności spójne z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów; projekt ustawy przyznaje kompetencje ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji w zakresie nadzoru interoperacyjności systemu teleinformatycznego z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów; dla realizacji przyjętych rozwiązań minister właściwy do spraw informatyzacji zawrze z wytwórcą dowodów rejestracyjnych umowę regulującą zasady współpracy w zakresie określonym w art. 75e ust. 5 Prawa o ruchu drogowym; koszty związane z zawarciem i realizacją tej umowy będą finansowane ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców; jednocześnie w art. 75e ust. 7–9 Prawa o ruchu drogowym określono przepisy, na podstawie których wytwórca dowodu rejestracyjnego umożliwi odczyt danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań podmiotom, o których mowa w art. 80c ust. 1 i 2a, na wniosek danego podmiotu, albo innym podmiotom za pośrednictwem ww. podmiotów, o których mowa w art. 80c ust. 1 i 2a; usprawni to realizację zadań ww. podmiotów;

2) uregulowanie w Prawie o ruchu drogowym zasad dla wymiany informacji z państwami członkowskimi o pojazdach zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; dotychczas obowiązki w zakresie tej wymiany wynikające z

art. 5 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) wykonywał minister właściwy do spraw transportu na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 2355, z późn. zm.); wymiana ta dotyczy wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym; zmiana zaproponowana w nowym art. 73b Prawa o ruchu drogowym jest uzasadniona uzyskaną stabilizacją wdrożonego projektu CEPIK 2.0, dzięki której funkcjonuje pełne powiązanie procesu rejestracji pojazdów z centralną ewidencją pojazdów;

3) wprowadzenie regulacji (nowy art. 73d w Prawie o ruchu drogowym) ustanawiającej bazę punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla organów rejestrujących pojazdy celem ułatwienia prowadzonych przez te organy postępowań w sprawach rejestracji pojazdów oraz obowiązek udostępniania tym organom przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego określanych w procesie homologacji wzorów podpisów na wydawanych świadectwach zgodności; stanowi to realizację wniosku ze spotkań warsztatowych w Ministerstwie Cyfryzacji z udziałem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego i Transportowego Dozoru Technicznego;

4) wprowadzenie zasady zwrotu przez organy rejestrujące do producenta tablic – tablic rejestracyjnych wycofanych z użytkowania i odbioru ich na własny koszt przez tego producenta (nowy art. 74b Prawa o ruchu drogowym); określenie takiej zasady było wcześniej konsultowane ze Związkiem Powiatów Polskich wobec wniosku w tej sprawie Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Producentów Tablic Rejestracyjnych w celu uszczelnienia obrotu tablicami rejestracyjnymi i wyeliminowania ryzyka możliwego nielegalnego ich wykorzystywania;

5) wprowadzenie zmian w art. 80b ust. 1 pkt 6 Prawa o ruchu drogowym przez usunięcie lit. a–d obejmujących dane posiadacza pojazdu zawarte na polisie; proponowana zmiana jest zgodna z zasadą referencyjności danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów; dane właściciela, posiadacza i użytkownika pojazdu są

gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów na podstawie art. 80b ust. 1 pkt 2–4 ww. ustawy; dane ubezpieczonego figurujące w zawartych umowach ubezpieczenia OC/AC, na mocy przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2214), są gromadzone w Ośrodku Informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (OIUFG); dane o tych umowach ubezpieczenia są jednocześnie przekazywane na zasadach określonych przepisami do centralnej ewidencji kierowców w zakresie wynikającym z zakresu ewidencji, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; dane o już zawartych umowach ubezpieczenia co do zasady są wykorzystywane przede wszystkim przez zakłady ubezpieczeń podczas zawierania następnej umowy i dostęp do nich jest już zapewniony w niezbędnym zakresie przez OIUFG; w związku z powyższym dane ubezpieczonych nie wymagają dodatkowego duplikowania po stronie centralnej ewidencji pojazdów; dla spójności przepisów analogiczne ograniczenie jest proponowane w zakresie danych zakładów ubezpieczeniowych; dane osobowe bardzo często są gromadzone w różnych rejestrach, co wpływa na ewentualne rozbieżności danych w tych rejestrach i ich różny poziom szczegółowości; ograniczenie rejestrów, w których gromadzone są dane, wpłynie pozytywnie na jakość danych zarówno centralnej ewidencji pojazdów, jak i OIUFG;

6) rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do danych z centralnej ewidencji pojazdów oraz z centralnej ewidencji kierowców; uzupełniono przepis art. 80c ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, dodając jako podmiot uprawniony Straż Leśną i Straż Parku do katalogu podmiotów, którym są udostępniane dane z centralnej ewidencji pojazdów; Straże Leśne i Straże Parków pełnią rolę organów kontroli ruchu drogowego w strefach lasów i parków; wobec zniesienia obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego, w celu umożliwienia tym organom realizacji ich ustawowych zadań, zasadne jest zapewnienie tym organom dostępu do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów; w zmienianym art. 129 ust. 4aa Prawa o ruchu drogowym wyposażono te organy w uprawnienia do weryfikacji danych w centralnej ewidencji pojazdów w zakresie danych pojazdu oraz dokumentu rejestracyjnego; jednocześnie organy Inspekcji Ochrony Środowiska, obecnie uprawnione do sprawdzania dokumentów wymaganych do kierowania pojazdem, wyposażono w kompetencje do weryfikacji danych kierującego w zakresie dokumentu

prawa jazdy i posiadanych uprawnień (przez dodanie pkt 2a w art. 129c ust. 3 Prawa o ruchu drogowym); w efekcie dodano organy Inspekcji Ochrony Środowiska do katalogu podmiotów uprawnionych do danych z centralnej ewidencji kierowców (przez zmianę art. 100ah ust. 1 Prawa o ruchu drogowym).

IV. Uwzględnienie na poziomie ustawy wniosków z rozpatrywania przepisów wykonawczych na wcześniejszych komisjach prawniczych w Rządowym Centrum Legislacji przez wprowadzenie odpowiednich przepisów materialnych dla spraw uregulowanych obecnie w przepisach wykonawczych przez:

1) uzupełnienie delegacji do określania wzorów stosowanych formularzy związanych z rejestracją i czasową rejestracją pojazdów, w tym wzoru wniosku o rejestrację, czasową rejestrację, wyrejestrowanie pojazdu lub zawiadomienia o nabyciu lub zbyciu pojazdu i wzoru decyzji o rejestracji, czasowej rejestracji albo wyrejestrowaniu pojazdu, a także wzoru wniosku o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego, wtórnika pozwolenia czasowego, nowego dowodu rejestracyjnego, wtórnika tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz nowego dowodu rejestracyjnego i tablic (tablicy) rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym, wzoru wniosku o wydanie dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną dla pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zaświadczenia potwierdzającego dane zawarte w utraconym dowodzie rejestracyjnym (zaproponowana zmiana delegacji art. 76 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym); uzupełniono w związku z tym wytyczne dla ww. delegacji w art. 76 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym, dodając „mając na uwadze potrzebę ujednoczenia dokumentów związanych z rejestracją pojazdu oraz sposobu oznaczania pojazdów”; jednocześnie w związku z rezygnacją z wydawania nalepki kontrolnej należało nadać nowe brzmienie delegacji z art. 76 ust. 1 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym, na podstawie której minister właściwy do spraw transportu określa wysokość opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz ich wtórników – wobec konieczności niewskazywania w tym przepisie opłaty za wydanie ww. nalepki kontrolnej;

2) określenie zasady współpracy polskich organów rejestrujących z organami właściwymi w sprawach rejestracji pojazdów państw członkowskich Unii Europejskiej lub z wyznaczonymi punktami kontaktowymi tych państw (w nowym art. 73b Prawa

o ruchu drogowym) dotychczas regulowanej w przepisach wykonawczych do Prawa o ruchu drogowym;

3) określenie zasad wydawania wtórnika dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, nowego dowodu rejestracyjnego oraz wtórników tablic rejestracyjnych (zaproponowany w projekcie nowy art. 74a Prawa o ruchu drogowym); wydanie tych dokumentów przez organ rejestrujący będzie oparte na weryfikacji danych zawartych w utraconym dokumencie w centralnej ewidencji pojazdów i pobraniu z tej ewidencji danych niezbędnych do wydania nowego dowodu rejestracyjnego, wtórnika dowodu rejestracyjnego albo wtórnika pozwolenia czasowego; w art. 74a zawarto również przepis uzależniający wyłącznie od woli właściciela pojazdu wnioskowanie o nowy dowód rejestracyjny, jeżeli diagnosta wypełnił wszystkie rubryki w dowodzie rejestracyjnym przeznaczone do wpisania terminu następnego badania technicznego; dla zachowania spójności przepisów powiązано to jednak ze zmianą art. 78 ust. 2 oraz art. 82 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym; obecnie w dowodach rejestracyjnych, stosownie do wymagań ww. art. 82, termin następnego badania technicznego pojazdu jest wpisywany przez organ rejestrujący lub przez uprawnionego diagnostę; zgodnie z art. 82 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym, jeżeli pojazd jest zarejestrowany, kolejny termin badania technicznego wpisuje do dowodu rejestracyjnego uprawniony diagnosta po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania technicznego; w konsekwencji tego przepisu w przypadku braku miejsca w dowodzie rejestracyjnym na wpisanie kolejnego terminu badania technicznego potrzebne jest obecnie wydanie nowego dowodu rejestracyjnego; intencją przepisu art. 74a i nowego brzmienia art. 82 ust. 2 w Prawie o ruchu drogowym jest rezygnacja z wymiany dowodu rejestracyjnego pojazdu w sytuacji braku miejsca w dowodzie rejestracyjnym na wpisanie kolejnego terminu badania technicznego, który jest uciążliwy dla obywatela, chyba że właściciel pojazdu ma taką wolę; w konsekwencji, zgodnie z ww. założeniem, uprawniony diagnosta po wykonaniu badania technicznego pojazdu wpisuje kolejny termin badania technicznego do dowodu rejestracyjnego w przypadku wolnego miejsca w odpowiedniej rubryce tego dowodu, po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania technicznego pojazdu; ponadto diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu; zasadne jest, aby kwestie te były uregulowane w art. 82 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym, a nie tylko w przepisach wykonawczych w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach;

uwzględniając te zmiany, w art. 78 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym wskazano, że w przypadku przeniesienia własności pojazdu dotychczasowy właściciel jest obowiązany przekazać nowemu właścicielowi zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, jeżeli w dowodzie rejestracyjnym nie jest określony aktualny termin ważności badania technicznego; wobec powiązania procesów dotyczących rejestracji pojazdu z centralną ewidencją pojazdów i posiadanego dostępu organów rejestrujących do tej ewidencji, w przypadku utraty tych dokumentów nie będzie wymagane wydanie zaświadczenia potwierdzającego dane zawarte w utraconym dokumencie; wydanie takiego zaświadczenia przez organ rejestrujący pozostawiono tylko w sytuacji utraty dowodu rejestracyjnego pojazdu wywiezionego z kraju, uprzednio zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na wniosek właściciela pojazdu; dokument taki może być przydatny właścicielowi pojazdu w obrocie tego pojazdu za granicą; w przypadku wniosku, o którym mowa w ust. 2, 4, 5 i 8 ww. art. 74a, organ rejestrujący wydaje, jeżeli właściciel pojazdu albo podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 Prawa o ruchu drogowym, o to wnioskuje, pozwolenie czasowe oraz zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne w dniu złożenia tego wniosku; pozwolenie czasowe oraz zalegalizowane tablice (tablica) rejestracyjne są ważne w takim przypadku do czasu wydania nowego dowodu rejestracyjnego albo jego wtórnika oraz nowych tablic (tablicy) rejestracyjnych albo ich wtórnika; w przypadku utraty dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego albo tablic rejestracyjnych w zaproponowanym art. 74a uwarunkowano złożenie wniosku o wydanie ich wtórnika również złożeniem oświadczenia przez właściciela pojazdu albo posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 Prawa o ruchu drogowym; oświadczenie to właściciel pojazdu albo posiadacz pojazdu będą składać pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń; składający oświadczenie będzie też obowiązany do zawarcia w nim klauzuli, że jest świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia; klauzula ta zastąpi pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń;

4) określenie przepisu ustawowego dla wydawania tablicy dodatkowej, a także jej wtórnika, do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną pojazdu samochodowego, jeżeli pojazd samochodowy posiada tablice rejestracyjne zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a Prawa o ruchu drogowym (zaproponowany w projekcie nowy ust. 1b w art. 73 oraz ust. 12 i 13 w art. 74a Prawa

o ruchu drogowym); w przypadku gdy pojazd samochodowy nie posiada tablic rejestracyjnych zgodnych z ww. przepisami, organ rejestrujący wydaje dodatkową tablicę rejestracyjną, nową decyzję o rejestracji pojazdu z kompletem zalegalizowanych tablic rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym dla pojazdu samochodowego i nowym dowodem rejestracyjnym;

5) określenie przypadków odmowy rejestracji pojazdu (zaproponowany w projekcie nowy ust. 1e w art. 73 Prawa o ruchu drogowym);

6) określenie struktury numeru rejestracyjnego pojazdu (zaproponowany w projekcie nowy ust. 1d w art. 73 Prawa o ruchu drogowym);

7) określenie miejsca umieszczania tablic rejestracyjnych i obowiązku utrzymywania tablic w należyтым stanie przez kierującego pojazdem (zaproponowana w projekcie zmiana w art. 60 Prawa o ruchu drogowym);

8) określenie przepisu ustawowego dla prowadzenia przez właściwego miejscowo dla siedziby sejmiku województwa prezydenta miasta na prawach powiatu ewidencji tablic rejestracyjnych indywidualnych oraz wyznaczania w ramach województwa dla każdego organu rejestrującego pojemności rejestracyjnych dla tablic tymczasowych oraz samochodowych jednorzędowych zmniejszonych i tymczasowych, dla pojazdu posiadającego zmniejszone wymiary miejsca konstrukcyjnie przeznaczonego do umieszczenia tablicy rejestracyjnej; zaproponowany w projekcie nowy art. 73a Prawa o ruchu drogowym sankcjonuje dotychczasowy stan prawny w tym zakresie określony w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz c Prawa o ruchu drogowym i zapewnia kontynuację prowadzenia dotychczasowej ewidencji oraz wyznaczania w ramach województwa dla każdego organu rejestrującego pojemności rejestracyjnych dla tablic tymczasowych oraz samochodowych jednorzędowych zmniejszonych i tymczasowych przez ten sam organ, tj. przez właściwego miejscowo dla siedziby sejmiku województwa prezydenta miasta na prawach;

9) skreślenie w art. 58 w ust. 1 Prawa o ruchu drogowym wyrazu określającego kształt tablic jako kwadratowe do oznaczania pojazdu przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych; zaproponowany przepis nieprecyzujący kształtu tych tablic będzie przepisem uniwersalnym, niezależnym od modyfikacji w przepisach europejskich.

Ponadto dla zachowania spójności między przepisami w Prawie o ruchu drogowym w odpowiednich przepisach zastosowano sformułowanie „organ rejestrujący”, uwzględniając, że określone zadania może wykonywać nie tylko starosta, ale również wojewoda, oraz doprecyzowano w odpowiednich przepisach odesłania do art. 73 ust. 2 i 5 Prawa o ruchu drogowym, aby doprecyzować wskazanie podmiotów, które, poza właścicielem pojazdu, mogą również składać wnioski w sprawach określonych w poszczególnych przepisach.

Dla zachowania ww. spójności zastosowano również w odpowiednich przepisach wyraz „wytwórca” zamiast „producent”, uwzględniając, że w kontekście wymagań o dokumentach publicznych mówimy o wytwórcy dokumentów, a nie o producencie.

V. Pakiet deregulacyjny przepisów wnioskowany przez Ministra Cyfryzacji w zakresie:

1) zwolnienia z obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu kontroli ruchu drogowego dokumentu prawa jazdy

W Prawie o ruchu drogowym wprowadza się zmiany, które umożliwią osobom posiadającym nadane w Rzeczypospolitej Polskiej uprawnienia do kierowania pojazdami stwierdzone wydanym w kraju prawem jazdy lub pozwoleniem na kierowanie tramwajem poruszanie się po drogach bez konieczności posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu kontroli ruchu drogowego tych dokumentów.

Zmiana ta stanowi kolejne ułatwienie dla obywateli, obok wprowadzonej ustawą z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.) możliwości nieposiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego).

Wprowadzenie powyższej zmiany jest możliwe dzięki gromadzeniu informacji o nadanych uprawnieniach: wydanym w kraju prawie jazdy i pozwoleniu na kierowanie tramwajem, w centralnej ewidencji kierowców oraz dostępem do tej ewidencji dla organów kontroli ruchu drogowego oraz organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających te uprawnienia.

W ramach systemu informatycznego obsługującego centralną ewidencję kierowców są jednocześnie dostępne rozwiązania techniczne umożliwiające organom kontroli ruchu

drogowego, posiadającym własne systemy zintegrowane z systemem centralnej ewidencji kierowców, synchroniczne zasilanie centralnej ewidencji kierowców danymi, a także dostęp do danych z tej ewidencji.

Podmiotom, które nie posiadają własnych systemów, np. strażom gminnym (miejskim), w ramach projektowanych zmian zostaną udostępnione rozwiązania zapewniające synchroniczny dostęp do danych z centralnej ewidencji kierowców. Dodatkowo przygotowane zostaną rozwiązania umożliwiające zasilanie centralnej ewidencji kierowców przez organy wydające krajowe prawa jazdy i pozwolenia na kierowanie tramwajem w sposób synchroniczny – danymi w zakresie aktualnego stanu dokumentu i uprawnienia. Organom tym udostępnione zostaną również interfejsy zapewniające dostęp do danych z centralnej ewidencji kierowców.

Jednocześnie, w celu zapewnienia ustalenia tożsamości kierującego, organom kontroli ruchu drogowego będą udostępniane dane z Rejestru Dowodów Osobistych. Ustalenie tożsamości będzie możliwe na podstawie tych danych m.in. w zakresie wizerunku twarzy – fotografii gromadzonej w tym rejestrze. Podmioty, które nie posiadają własnych systemów, będą mogły otrzymywać informacje z Rejestru Dowodów Osobistych za pomocą gotowych rozwiązań udostępnianych przez ministra właściwego do spraw informatyzacji.

Projektowana regulacja, przy jednoczesnym wdrożeniu ww. rozwiązań teleinformatycznych, pozwoli wyeliminować istniejący obecnie obowiązek posiadania przy sobie i okazywania na żądanie organu kontroli ruchu drogowego wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, a w konsekwencji wykluczy karanie kierujących mandatem za nieposiadanie w trakcie jazdy przy sobie tych dokumentów. Zwolnienie z ww. obowiązku obejmuje wyłącznie kierowców, którzy posiadają wydane w kraju prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, i dotyczy wyłącznie kontroli ruchu drogowego. Oznacza to, że prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.), pozostają dokumentami, których posiadanie jest wymagane i które stwierdzają uprawnienia do kierowania pojazdami. Osoba, której prawo jazdy nie zostało wydane przez organ właściwy do wydania prawa jazdy, będzie traktowana jak dotychczas, tj. jak osoba bez uprawnień do kierowania pojazdami.

Zwolnienie z obowiązku posiadania przy sobie i okazywania wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem podczas kontroli drogowej wymaga odpowiedniego dostosowania przepisów dotyczących zatrzymywania prawa jazdy i jego zwrotu, z uwzględnieniem procedury dotyczącej wydanego w kraju prawa jazdy i prawa jazdy wydanego przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska.

Zatrzymanie wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem będzie następowało w przypadku wystąpienia określonych przesłanek do zatrzymania i będzie polegało na wprowadzeniu przez uprawniony organ kontroli ruchu drogowego informacji o zatrzymaniu do centralnej ewidencji kierowców. Kierujący, jak dotychczas, otrzyma pokwitowanie, które obowiązany będzie posiadać przy sobie w okresie jego ważności, o ile organ zezwolił na dalszą jazdę. Informacja o zatrzymaniu będzie przekazywana przez organ kontrolny do organu właściwego do rozpatrzenia sprawy. Jednocześnie, wobec faktu zniesienia konieczności posiadania podczas kontroli prawa jazdy, zakłada się wprowadzenie ogólnodostępnej usługi umożliwiającej sprawdzenie danych z dokumentu prawa jazdy oraz jego aktualnego statusu, w tym informacji, czy dokument został zatrzymany.

Procedura związana z zatrzymaniem prawa jazdy wydanego przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska zostanie utrzymana na dotychczasowych zasadach. Dokument taki zostanie zatrzymany fizycznie.

Projekt ustawy obejmuje w szczególności następujące zmiany:

Zmiana art. 38 ma na celu wyłączenie wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem z katalogu dokumentów, których okazanie i posiadanie przy sobie jest wymagane podczas kontroli drogowej. Jednocześnie obowiązek posiadania przy sobie prawa jazdy utrzymuje się dla osób, które nabyły uprawnienia poza Rzeczpospolitą Polską. W ust. 1 pkt 1 doprecyzowano, że wymaganym dokumentem jest dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania inny niż wydane w kraju prawo jazdy. W dodawanym pkt 4b w ust. 1 wskazano na konieczność posiadania przy sobie pokwitowania zatrzymania:

- 1) prawa jazdy albo pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - 2) dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego,
 - 3) profesjonalnego dowodu rejestracyjnego
- jeżeli nastąpiło zatrzymanie tych dokumentów.

Zmiana w przypadku dowodów rejestracyjnych i pozwoleń czasowych ma charakter uzupełniający obowiązujące przepisy i pozwala organowi kontroli ruchu drogowego sprawdzić, czy zatrzymując dokument, zezwolono na dalszą jazdę i do jakiego terminu można użytkować pojazd. Analogiczna regulacja odnosi się do obowiązku okazania pokwitowania zatrzymanego prawa jazdy.

Dodatkowo w art. 38 dodano ust. 2c oraz w art. 132 ust. 1aa, 1c i 5a, w celu zapewnienia organom kontroli ruchu drogowego możliwości skutecznego wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3. Wprowadzone przepisy wyłączają kierujących pojazdami zarejestrowanymi w trybie art. 73 ust. 3 z braku obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego. Z uwagi na brak technicznej możliwości sprawdzenia przez funkcjonariuszy i jednostki realizujące kontrolę ruchu drogowego danych online oraz przekazania online do centralnej ewidencji pojazdów informacji o zatrzymaniu dokumentu pojazdu zarejestrowanego w trybie art. 73 ust. 3 oraz o badaniu technicznym takiego pojazdu przez stację kontroli pojazdów wskazano w projektowanych zmianach konieczność posiadania przez kierujących tymi pojazdami przy sobie dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) oraz dokumentu dopuszczającego ten pojazd do ruchu. Pojazdy rejestrowane w trybie art. 73 ust. 3 są pojazdami jawnymi, a nie operacyjnymi, stąd też przedmiotowe wyłączenie nie spowoduje przypadkowego ujawnienia pojazdów operacyjnych.

Zmiana w art. 129 w zakresie dodawanego w ust. 2 pkt 1a ma na celu zapewnić Policji oraz organom kontroli ruchu drogowego posiadającym, na podstawie przepisów Prawa o ruchu drogowym, kompetencje takie jak Policja, określone w art. 129 ust. 2, możliwość ustalenia tożsamości kierującego na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych – w szczególności intencją projektodawcy jest zapewnienie możliwości weryfikowania tożsamości na podstawie fotografii.

Wprowadzany w art. 129 w ust. 2 pkt 2² wyposaża Policję i organy posiadające analogiczne kompetencje w uprawnienie do weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców.

W art. 129 w ust. 4aa dodaje się pkt 2², przyznając uprawnienie do weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców organom Inspekcji Ochrony Środowiska. W art. 129b w ust. 3 uzupełniono brzmienie pkt 2 o możliwość weryfikacji danych o

kierującym przez strażników gminnych (miejskich) w centralnej ewidencji kierowców oraz wprowadzono pkt 8 zapewniający możliwość ustalenia tożsamości kierującego na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych podczas kontroli drogowej. Straże gminne (miejskie) posiadają obecnie kompetencje do legitymowania kierującego oraz sprawdzania wymaganych w art. 38 dokumentów. W związku z likwidacją obowiązku posiadania dokumentu prawa jazdy przy sobie konieczne jest zapewnienie możliwości skutecznej realizacji kontroli drogowej przez wprowadzenie ww. uprawnienia.

W art. 130a w ust. 1 uzupełniono pkt 6, uwzględniając zmiany art. 135 i dodanie nowego art. 135a. W ust. 2 pkt 1 lit. b doprecyzowano brzmienie przepisów dotyczących usunięcia pojazdu z drogi przez dodanie przed wyrazem „dokumentów” wyrazu „wymaganych”. W aktualnym brzmieniu przepis pozwala na usunięcie pojazdu z drogi, w przypadku gdy osoba nie posiada przy sobie dokumentów uprawniających do kierowania lub używania pojazdu – a więc zarówno dowodu rejestracyjnego, jak i prawa jazdy.

Zmiana w art. 132 ma charakter uzupełniający i precyzuje przepisy o zwrocie dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) po jego elektronicznym zatrzymaniu, wskazując, że aby organ mógł odnotować jego zwrot, konieczne jest okazanie pokwitowania.

Dodatkowo w art. 132 dodano przepis ust. 6a umożliwiający stacjom kontroli pojazdów dokonanie elektronicznego zwrotu dowodu rejestracyjnego, w szczególności w przypadkach, gdy dowód został zatrzymany z powodu braku ważnego badania technicznego albo z przyczyn, które wymagają przeprowadzenia okresowego badania technicznego lub dodatkowego badania technicznego, po skierowaniu na to badanie przez organ kontroli ruchu drogowego. Umożliwienie zwrotu dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego w tych przypadkach z jednej strony zaoszczędzi obywatelom czas niezbędny na ponowną wizytę w organie rejestrującym lub w jednostce, która zatrzymała dokument, a z drugiej strony odciąży te organy przy wykonywaniu tego obowiązku.

W projekcie uzupełniono art. 132a ust. 4 o wskazanie sposobu postępowania z profesjonalnym dowodem rejestracyjnym zatrzymanym na podstawie art. 132a ust. 2 pkt 1. W obowiązującym brzmieniu przepis określa jedynie sposób postępowania

z blankietem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i konieczne jest jego uzupełnienie.

Zmiany dokonane w art. 135–139 i wprowadzone nowe art. 135a i art. 135b stanowią konsekwencję zniesienia obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie organu kontroli ruchu drogowego wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem i regulują zasady postępowania przy zatrzymaniu prawa jazdy w dwóch przypadkach:

- w przypadku dokumentu wydanego w kraju, tj. na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- w przypadku dokumentu wydanego przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska.

Art. 135 w nowym brzmieniu reguluje przesłanki i kwestie związane z zatrzymaniem wydanego w kraju prawa jazdy. Artykuł ten jest również stosowany dla pozwolenia na kierowanie tramwajem.

Z dotychczasowego brzmienia przepisu wykluczono przesłanki do zatrzymania dokumentu dotyczące jego zniszczenia, podejrzenia podrobienia, wydanego postanowienia lub decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy, a także orzeczonego zakazu lub wydanej decyzji o cofnięciu uprawnienia. Dostosowano odpowiednio przepisy dotyczące pokwitowania zatrzymania prawa jazdy.

Wprowadzany art. 135a reguluje przesłanki i kwestie związane z zatrzymaniem prawa jazdy wydanego przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska. Przesłanki zatrzymania prawa jazdy zostały utrzymane w zakresie zgodnym z obowiązującym aktualnie art. 135. Dostosowano odpowiednio przepisy dotyczące pokwitowania zatrzymania prawa jazdy.

Wprowadzany art. 135b określa sposób, w jaki dokonuje się zatrzymania – przyjęto przepis analogiczny i spójny z przepisami dotyczącymi zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), co oznacza, że zatrzymanie wydanego w kraju prawa jazdy, zgodnie z art. 135b ust. 1, nastąpi przez wprowadzenie informacji o zatrzymaniu do centralnej ewidencji kierowców niezwłocznie po wystąpieniu przesłanek do zatrzymania określonych w art. 135. Przepis pozwala wyeliminować obecnie istniejącą sytuację, w której mimo zaistnienia przesłanek do zatrzymania

dokument nie jest zatrzymywany – w przypadku gdy kierowca nie ma dokumentu przy sobie.

Zatrzymanie prawa jazdy wydanego przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska, zgodnie z art. 135b ust. 2, nastąpi przez zatrzymanie okazanego dokumentu.

Nowe brzmienie art. 136 określa procedurę postępowania organu kontroli ruchu drogowego z zatrzymanym dokumentem w rozróżnieniu na wydane w kraju prawo jazdy i prawo jazdy wydane przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska. Procedura postępowania z prawem jazdy wydanym przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska jest zgodna z obowiązującymi obecnie przepisami art. 136. W przypadku krajowego prawa jazdy dostosowano procedurę do elektronicznego zatrzymania dokumentu. Zamiast prawa jazdy Policja przekaze zgodnie z właściwością prokuratorowi, sądowi lub staroście informację o zatrzymaniu prawa jazdy.

W przypadku przeprowadzenia badania krwi lub moczu dla oceny trzeźwości lub zawartości środka działającego podobnie do alkoholu, w przypadku elektronicznego zatrzymania dokumentu, przewiduje się przekazanie informacji o zatrzymaniu wraz z wynikiem badania. Jeżeli wynik ten nie został uzyskany w terminie 30 dni od zatrzymania, dokument podlega zwrotowi – organ wprowadza do centralnej ewidencji kierowców informację o zwrocie.

Zmiany w art. 137 w ust. 1 dostosowują przepisy dotyczące postanowień wydawanych przez prokuratora lub sąd do wprowadzonego art. 135a. Jednocześnie uzupełnia się art. 137 o nowe regulacje w celu uszczelnienia aktualnego procesu zatrzymania prawa jazdy. Dodawany ust. 4 przewiduje wydawanie przez sąd lub prokuratora – według kompetencji – postanowienia o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy – w przypadku gdy w postępowaniu nie dochodzi do wydania postanowienia o zatrzymaniu, a dokument jest zwracany właścicielowi tego dokumentu. O postanowieniu zawiadamia się organ, który wydał prawo jazdy, w przypadku prawa jazdy wydanego w kraju – gdy postanowienie wydaje sąd, albo organ, który zatrzymał prawo jazdy – gdy postanowienie wydaje prokurator. Postanowienie doręcza się właścicielowi tego dokumentu. Na podstawie postanowienia właściwy organ wprowadza do centralnej ewidencji kierowców informację o zwrocie prawa jazdy – jeżeli prawo jazdy zostało zatrzymane elektronicznie.

W obecnym stanie prawnym brak takiej regulacji powoduje rozbieżności w danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, ponieważ żaden z organów – ani starosta ani Policja – nie mają podstawy do przekazania informacji o zwrocie do centralnej ewidencji kierowców, gdy to prokurator albo sąd faktycznie zwrócili ten dokument. Konsekwencją są występujące obecnie niedogodności w przypadku kierowcy, którego dokument posiada w ewidencji status zatrzymanego.

Zmiany w art. 139 stanowią dostosowanie do zmian dokonanych w art. 135–137. Do pozwolenia na kierowanie tramwajem będą stosowane te same przepisy, które dotyczą wydanego w kraju prawa jazdy.

Zmiana ustawy z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych (Dz. U. z 2020 r. poz. 332, z późn. zm.) w zakresie dodawanego w art. 66 w ust. 3 pkt 15 ma na celu umożliwienie dostępu do danych gromadzonych w Rejestrze Dowodów Osobistych inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego oraz strażnikom gminnym (miejskim) – w celu ustalenia tożsamości kierującego pojazdem. Potrzeba wprowadzenia tego przepisu stanowi konsekwencję likwidacji obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu kontroli ruchu drogowego prawa jazdy i zapewnia inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego oraz strażnikom gminnym (miejskim) podstawę do ustalenia tożsamości kierującego pojazdem, podczas kontroli drogowej, na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych, w szczególności fotografii. Wskazane w przepisie organy są obecnie jedynymi organami kontroli ruchu drogowego, które posiadają uprawnienie do legitymowania kierującego i sprawdzania dokumentów wymaganych do kierowania pojazdem, wskazanych w art. 38a, które jednocześnie nie posiadają obecnie dostępu do danych z Rejestru Dowodów Osobistych, co w warunkach zniesienia obowiązku posiadania przy sobie podczas kontroli prawa jazdy i braku możliwości potwierdzenia tożsamości osoby może prowadzić do utrudnienia faktycznego wykonania obowiązku kontroli drogowej. Dlatego niezbędne jest zapewnienie wskazanym podmiotom dostępu do danych z Rejestru Dowodów Osobistych.

Pozostałe organy kontroli ruchu drogowego, które na podstawie przepisów określających ich kompetencje zostały wyposażone w uprawnienie do ustalenia tożsamości kierującego na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych –

Policja, Żandarmeria Wojskowa, Straż Graniczna i Służba Celno-Skarbowa, posiadają już dostęp na podstawie obowiązujących przepisów do Rejestru Dowodów Osobistych.

Jednocześnie w związku z likwidacją obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy oraz wprowadzeniem przepisów, które przewidują odnotowanie informacji o zatrzymaniu prawa jazdy w centralnej ewidencji kierowców, a także z uwagi na to, że prawo jazdy nie będzie zatrzymywane fizycznie, zachodzi konieczność udostępnienia usługi, która pozwoli sprawdzić, że okazywany dokument prawa jazdy, który pozostanie w rękach posiadacza, nie został zatrzymany – np. przez zakłady ubezpieczeń. Dodawany w Prawie o ruchu drogowym art. 100a wprowadza możliwość weryfikacji danych z dokumentu prawa jazdy na podstawie podanego numeru blankietu tego dokumentu oraz imienia i nazwiska jego posiadacza.

Zmiany w art. 102 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stanowią dostosowanie do rozwiązań przyjętych w zakresie postępowania z zatrzymanym prawem jazdy – w zakresie wyeliminowania obowiązku zwrotu dokumentu do organu, który go wydał, w przypadku gdy wydana została decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy przez starostę. Czas zatrzymania prawa jazdy będzie liczony od dnia zatrzymania, tj. od daty fizycznego zatrzymania dokumentu przez Policję lub daty elektronicznego zatrzymania wprowadzonej do centralnej ewidencji kierowców. W przypadku gdy nie zatrzymano dokumentu, okres zatrzymania liczony będzie od daty wydania decyzji o zatrzymaniu.

Zmiana w art. 104a wynika z konieczności dostosowania tego przepisu i uzupełnienia go w konsekwencji zmian dokonanych w art. 135 Prawa o ruchu drogowym i wprowadzenia nowego art. 135a do tej ustawy.

W celu uzupełnienia przepisów o zatrzymaniu i zwrocie prawa jazdy w warunkach braku obowiązku zwrotu tego dokumentu do organu po zatrzymaniu wprowadzono zmianę w ustawie z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów (Dz. U. z 2020 r. poz. 808, z późn. zm.) w zakresie zapewnienia przekazania przez starostę do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie prawa jazdy po uchyleniu decyzji o zatrzymaniu.

Jednocześnie wprowadzono zmiany w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, kierując się potrzebą uspoźnienia rozwiązań

teleinformatycznych oraz zapewnieniem współpracy przy ich wdrażaniu – między systemem teleinformatycznym obsługującym zadania realizowane przez starostę w związku z procesami nadawania uprawnień i wydawania dokumentów stwierdzających te uprawnienia oraz funkcjonalnościami udostępnianymi przez system informatyczny obsługujący centralną ewidencję kierowców. Wprowadzany przepis stanowi odzwierciedlenie ust. 1–6 w art. 75e Prawa o ruchu drogowym, z tym że w przepisie art. 16a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami zastosowano odesłanie do zadań wskazanych w przepisie art. 122 ust. 1 tej ustawy, uwzględniając zadania realizowane przez starostę i marszałka województwa przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego. Mając na uwadze obszerność zadań związanych z wydawaniem uprawnień do kierowania, zarówno przez starostę, jak i marszałka województwa, wskazanych w tym przepisie i w konsekwencji czytelność projektowanego ww. przepisu art. 16a ust. 1 – wymienianie wszystkich zadań starosty i marszałka województwa wskazanych w art. 122 ust. 1 ww. ustawy spowodowałaby nadmierne rozbudowanie tego przepisu i skomplikowało jego brzmienie. Odbiorcą przepisu skonstruowanego w ten sposób będą wyłącznie ww. organy oraz wykonawca systemu (wytwórca praw jazdy i pozwoleń na kierowanie tramwajem), jak również minister właściwy do spraw informatyzacji. Nie będzie to generować problemu z rozumieniem tego przepisu przez ww. podmioty.

Zmiana ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2019 r. poz. 1950, z późn. zm.), polegająca na uchyleniu w art. 43 § 3, eliminuje obowiązek zwrotu prawa jazdy przez kierującego do organu w przypadku orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów i zmienia podejście do sposobu liczenia biegu zakazu. Obecnie sąd, orzekając zakaz, zobowiązuje kierującego do zwrotu prawa jazdy do organu, który je wydał – jeżeli prawo jazdy nie zostało jeszcze zatrzymane. Do momentu zwrotu okres, na który orzeczono zakaz, nie biegnie. Nowe podejście upraszcza aktualną procedurę. Zakłada się, że zakaz będzie obowiązywał od uprawomocnienia się orzeczenia. Na poczet zakazu dalej naliczany będzie okres zatrzymania prawa jazdy – liczony od daty zatrzymania dokumentu rozumianej jako data fizycznego zatrzymania dokumentu albo data zatrzymania elektronicznego.

Zmiana w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821, z późn. zm.), w art. 29 w § 3, jest zmianą analogiczną do zmiany ww. ustawy

z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny i eliminuje obowiązek zwrotu prawa jazdy przez kierującego do organu w przypadku orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów i zmienia podejście do sposobu liczenia biegu zakazu.

2) rezygnacji z obowiązku posiadania nalepki kontrolnej

W obecnych realiach funkcjonującego pełnego powiązania procesu rejestracji pojazdów z centralną ewidencją pojazdów oraz wobec zaproponowanej możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu wcześniej zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i zniesienia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej jednakowo dla wszystkich właścicieli pojazdów – uznano, że brak jest zasadności oznaczania pojazdu nalepką kontrolną. W związku z tym w projekcie ustawy zaproponowano zmianę art. 71 ust. 2, art. 73 ust. 1 i 2b–3a, art. 75 ust. 2, art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz b i pkt 2 oraz ust. 4 pkt 2, art. 78b pkt 1, art. 79c i art. 80b ust. 1 pkt 9 Prawa o ruchu drogowym.

Utrzymywanie nadal obowiązku wydawania dodatkowo nalepki kontrolnej wydaje się niezasadne w stosunku do zakładanego celu przy jej wprowadzaniu przed laty w przepisach Prawa o ruchu drogowym. Dlatego też niniejszy projekt przewiduje zmiany w Prawie o ruchu drogowym, które likwidują obowiązek wydawania nalepki kontrolnej w procesie rejestracji pojazdu.

W konsekwencji zmiana wprowadzona w art. 80b ust. 1 pkt 9 Prawa o ruchu drogowym przewiduje usunięcie nalepki kontrolnej z katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Od dnia wejścia niniejszych przepisów w życie nie będzie zatem wprowadzana do centralnej ewidencji pojazdów ani gromadzona w tej ewidencji informacja o nalepce kontrolnej. Dotychczas zgromadzone w ewidencji dane o nalepkach nie zostaną usunięte i będą dostępne dla podmiotów uprawnionych.

3) nadania raportowi generowanemu z centralnej ewidencji pojazdów, z usługi „Mój Pojazd”, mocy dokumentu potwierdzającego dane zgromadzone w ewidencji

Obecnie system CEPiK2.0 udostępnia usługi, które wymagają uwierzytelnienia. Usługa „Mój Pojazd” udostępnia możliwość wygenerowania w pliku pdf raportu o posiadanych pojazdach wraz z danymi tych pojazdów. Obecnie raport ten nie potwierdza formalnie danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

Projekt ustawy, w celu wprowadzenia ułatwień dla obywateli, przewiduje nadanie raportowi z ww. usługi mocy dokumentu urzędowego. W tym zakresie wprowadzono zmianę w art. 80cb Prawa o ruchu drogowym wskazującą, że raport generowany z systemu teleinformatycznego potwierdza dane zgromadzone w ewidencji i nie wymaga podpisu ani pieczęci. Zmiana pozwoli obywatelowi uzyskać potwierdzenie danych dotyczących posiadanych pojazdów bez konieczności składania wniosku.

4) wprowadzenia nowej usługi rejestracji online pojazdu zakupionego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych, która umożliwi rejestrację pojazdu nowego w imieniu kupującego przez ten salon

Kolejnym wprowadzanym odciążeniem od obowiązków administracyjnych dla obywateli jest możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu oraz odbioru z urzędu obsługującego organ rejestrujący decyzji o czasowej rejestracji pojazdu, wraz z pozwoleniem czasowym i zalegalizowanymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi, przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych (nowy art. 73c w Prawie o ruchu drogowym). Wniosek o rejestrację pojazdu będzie składał salon sprzedaży pojazdów samochodowych lub uprawniony przedstawiciel salonu przy użyciu formularza elektronicznego udostępnionego w systemie teleinformatycznym wskazanym na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji. Wzór wniosku w formie dokumentu elektronicznego w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, z późn. zm.) określi minister właściwy do spraw informatyzacji, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw transportu. Upoważnienie do złożenia wniosku o rejestrację pojazdu musi zostać opatrzone odpowiednio podpisem własnoręcznym, kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, a sam wniosek złożony powinien zostać przez salon sprzedaży pojazdów niezwłocznie.

Wniosek musi zawierać: imię i nazwisko lub nazwę właściciela, jego adres, adres do doręczeń, numer PESEL lub numer identyfikacyjny REGON, a w przypadku cudzoziemca, który nie ma nadanego numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego jego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, datę i miejsce urodzenia właściciela pojazdu oraz określenie rodzaju pojazdu i jego

przeznaczenie, markę, typ, model pojazdu, rok jego produkcji, numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu.

We wniosku zawiera się informację o sposobie odbioru przez właściciela pojazdu decyzji o rejestracji pojazdu i dowodu rejestracyjnego – w urzędzie obsługującym organ rejestrujący albo za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 2188, z późn. zm.) na koszt odbiorcy. We wniosku są też informacje o sposobie odbioru decyzji o czasowej rejestracji pojazdu, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych – w urzędzie obsługującym organ rejestrujący przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych lub jego uprawnionego przedstawiciela albo przez właściciela pojazdu, albo za pośrednictwem operatora pocztowego, po przesłaniu ich przez organ rejestrujący na adres salonu sprzedaży pojazdów samochodowych lub jego uprawnionego przedstawiciela albo na adres do doręczeń, wskazane we wniosku o rejestrację pojazdu.

Do wniosku załącza się w postaci elektronicznej oryginał lub kopię upoważnienia, dowodu nabycia pojazdu, dokumenty, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3, 6 albo 6a lub ust. 1b, potwierdzenia dokonania wymaganej opłaty za wydanie pozwolenia czasowego, zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i dowodu rejestracyjnego oraz potwierdzenia dokonania wymaganej opłaty ewidencyjnej i opłaty skarbowej za udzielone pełnomocnictwo. Opłaty będą stanowiły koszt właściciela pojazdu. Wniosek może zawierać wskazanie, że właściciel pojazdu wnosi o wydanie: indywidualnych tablic rejestracyjnych, tablic samochodowych zmniejszonych i dodatkowej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną.

W projekcie określono także sposób przekazywania przez organ rejestrujący decyzji o czasowej rejestracji pojazdu wraz z pozwoleniem czasowym i zalegalizowanymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi. Organ rejestrujący przekazuje je salonowi sprzedaży pojazdów samochodowych lub jego uprawnionemu przedstawicielowi albo przesyła na adres salonu sprzedaży pojazdów samochodowych lub adres jego uprawnionego przedstawiciela, wskazane we wniosku o rejestrację pojazdu, za pośrednictwem operatora pocztowego na koszt odbiorcy, albo przekazuje właścicielowi pojazdu, albo przesyła właścicielowi pojazdu na adres do doręczeń wskazany we wniosku o rejestrację pojazdu za pośrednictwem operatora pocztowego na koszt odbiorcy.

Natomiast decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny właściciel pojazdu odbiera w urzędzie obsługującym organ rejestrujący albo organ rejestrujący przesyła te dokumenty na adres do doręczeń podany we wniosku o rejestrację pojazdu za pośrednictwem operatora pocztowego na koszt odbiorcy. Odbiór dokumentów odbywa się stosownie do zaprojektowanych przepisów za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe.

5) zmiany ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne

W projekcie zaproponowano dodanie w art. 19e ust. 2e oraz zmianę art. 19g w ww. ustawie. Zmiany są związane z pracami Ministra Cyfryzacji mającymi na celu dalszy rozwój usług świadczonych obywatelom za pośrednictwem publicznej aplikacji mobilnej. Dążeniem Ministra Cyfryzacji jest zapewnienie podstawy prawnej pozwalającej na świadczenie usługi operującej na danych dotyczących obywatela, jego sytuacji prawnej lub praw mu przysługujących, które pobrane zostaną z rejestru publicznego prowadzonego lub z systemu teleinformatycznego wykorzystywanego przez podmiot publiczny. Zgodnie z art. 51 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej każdy ma prawo dostępu do dotyczących go urzędowych dokumentów i zbiorów danych, a ograniczenie tego prawa może określić ustawa. Stosownie zaś do ust. 5 wyżej wspomnianego artykułu Konstytucji, zasady i tryb gromadzenia oraz udostępniania informacji są określane w ustawach. Mając powyższe na uwadze, przyjęto za dopuszczalne i zasadne dążenie do świadczenia, przy użyciu publicznej aplikacji mobilnej, usług wykorzystujących dane, do których każdy obywatel powinien mieć zapewniony dostęp w ramach uprawnienia wynikającego wprost z ustawy zasadniczej.

Możliwość świadczenia takiej usługi proponuje się uzależnić od łącznego spełnienia dwóch warunków w celu zwiększenia m.in. bezpieczeństwa przetwarzania danych. Pierwszy warunek to istnienie stanu prawnego, z którego wynika możliwość udostępnienia obywatelowi takich danych przy wykorzystaniu usługi online lub na wniosek, albo gdy przepisy prawa nie stoją na przeszkodzie udostępnieniu obywatelowi takich danych. Drugi warunek to dopuszczalność świadczenia takiej usługi tylko obywatelowi, który wyrazi taką wolę, a jego tożsamość zostanie uprzednio potwierdzona w drodze uwierzytelnienia w publicznej aplikacji mobilnej w sposób określony w art. 20a ust. 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności

podmiotów realizujących zadania publiczne. Publiczna aplikacja mobilna przez wprowadzone zabezpieczenia zapewnia bezpieczeństwo wykonywanych operacji.

Realizacja usługi będzie wymagała współpracy Ministra Cyfryzacji z podmiotami, do właściwości których należy przetwarzanie danych wykorzystywanych w takiej usłudze. W związku z powyższym proponuje się uzupełnienie brzmienia art. 19g ust. 1 i 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne w sposób wskazujący na realizację takich usług na podstawie porozumienia zawartego między wspomnianymi wyżej podmiotami.

Ministerstwo Cyfryzacji, zmierzając konsekwentnie do rozwoju publicznej aplikacji mobilnej, bierze pod uwagę, że publiczna aplikacja mobilna jest oprogramowaniem coraz częściej wykorzystywanym przez Polaków. Sukces publicznej aplikacji mobilnej powoduje, że rośnie oczekiwanie obywateli, że będzie ona zawierała coraz więcej użytecznych dokumentów elektronicznych oraz funkcjonalności.

Rozwój funkcjonalności aplikacji mobilnej jest jednocześnie elementem zwiększającym innowacyjność sektora administracji publicznej. Jak pokazuje przykład m.in. e-recepty oraz usługi „Mój Pojazd”, połączenie wymiany danych zawartych w systemach administracji publicznych przez wiele instytucji w celu obsługi obywatela bez konieczności wymagania dodatkowych zaświadczeń lub dokumentów papierowych, z jednoczesną możliwością udostępnienia tych dokumentów w postaci elektronicznej za pomocą sprawnego i użytecznego narzędzia – którą daje publiczna aplikacja mobilna – są gwarantem skuteczności cyfryzacji tak administracji, jak i społeczeństwa.

Nowe przepisy zawarte w dodanym ust. 2e w art. 19e ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne zwiększą możliwości dostarczenia obywatelom coraz to lepszych i użytecznych usług za pomocą publicznej aplikacji mobilnej. Przepisy mają charakter ramowy, pozwalający na dostosowanie funkcjonalności publicznej aplikacji mobilnej do konkretnych potrzeb.

W wyniku konsultacji i uzgodnień niniejszego projektu dokonano zmiany w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, uwzględniając:

- potrzebę zmiany, a nie uchylania art. 10 w tej ustawie,

- potrzebę zmiany przepisów tej ustawy w związku z rezygnacją z przepisów dotyczących karty pojazdu,
- unieważnianie przez przedsiębiorcę dowodu rejestracyjnego pojazdu wycofanego z eksploatacji i jego zwrot właścicielowi pojazdu,
- obowiązek dla przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu dokonywania zniszczenia tablic rejestracyjnych pojazdu wycofanego z eksploatacji i zagospodarowania ich zgodnie z przepisami o odpadach,
- obowiązek zawarcia w zaświadczeniu o demontażu pojazdu oświadczenia przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu o unieważnieniu dowodu rejestracyjnego oraz zniszczeniu tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji i zagospodarowaniu ich z zgodnie z przepisami o odpadach,
- obowiązek dla przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów przekazywania przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu wraz z zaświadczeniami tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji,
- obowiązek zawarcia w zaświadczeniu o demontażu pojazdu albo w zaświadczeniu o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wydanych przez przedsiębiorcę prowadzącego punkt zbierania pojazdów, oświadczenia o unieważnieniu dowodu rejestracyjnego oraz o przekazaniu tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu,
- rezygnację w związku z powyższym z dotychczasowego przekazywania zaświadczenia o demontażu pojazdu i zaświadczenia o przyjęciu pojazdu niekompletnego do organu rejestrującego pojazd,
- zmianę delegacji zawartej w art. 27 tej ustawy wynikającą z rezygnacji z karty pojazdu oraz z unieważniania tablic rejestracyjnych wobec wprowadzonego obowiązku niszczenia przez stację demontażu tablic rejestracyjnych zgodnie z przepisami o odpadach, ale z zachowaniem w tej delegacji sposobu prowadzenia przez stację demontażu ewidencji zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu; w nowym rozporządzeniu, określając sposób prowadzenia ewidencji, zostaną uwzględnione rozwiązania przewidziane dla jej prowadzenia w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.

Uwzględniając zaproponowane rozwiązania z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów założono uproszczenia działalności przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów, ułatwienia dla właścicieli pojazdów wycofanych z eksploatacji i w konsekwencji również uproszczenia w czynnościach z tym związanych organów rejestrujących pojazdy.

W wyniku uzgodnień, na wniosek Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, dokonano również uzupełnienia zmian ustaw objętych niniejszym projektem, tj. art. 53 i art. 66 Prawa ruchu drogowym oraz art. 106 i art. 109 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w zakresie dotyczącym uprawnień dla pojazdów użytkowanych lub wykorzystywanych przez Biuro Nadzoru Wewnętrznego.

Przedstawiając uzasadnienie do niniejszego projektu, mając na uwadze dyskusję wynikającą z uzgodnień tego projektu, należy wyjaśnić charakter zadania, jakim jest rejestracja pojazdów. Przyjmuje się, że rejestracja pojazdów jest zadaniem własnym samorządu powiatowego, jak to wynika z wykładni przepisów ustrojowych ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 511, z późn. zm.), a nie zadaniem zleconym samorządu powiatowego. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 166 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej zadania publiczne służące zaspokajaniu potrzeb wspólnoty samorządowej są wykonywane przez jednostkę samorządu terytorialnego jako zadania własne.

Ze zleconym (powierzonym) charakterem zadania mamy do czynienia, co do zasady, gdy tak wskazuje ustawa materialnego prawa administracyjnego i zapewnione zostały środki z budżetu państwa na ich wykonanie oraz system kontroli. W przypadku braku takiego określenia jest to zadanie własne. Rejestracja pojazdów nie jest więc zadaniem zleconym. Dochody jednostek samorządu terytorialnego z tego tytułu pochodzą z opłat ponoszonych przez właścicieli pojazdów za wydane dokumenty i oznaczenia dla pojazdu zarejestrowanego. Wysokość tych opłat jest określana w akcie wykonawczym. W związku z powyższym zasadnie przyjmuje się, że rejestracja pojazdów jest zadaniem własnym samorządu powiatowego i nie występuje potrzeba określenia tego jako dodatkowej normy ustawowej.

W konsekwencji przepisów uchylających obowiązek wydawania nalepki kontrolnej i karty pojazdu w projekcie ustawy w art. 12 określono, że:

- nalepki kontrolne wydane na podstawie dotychczasowych przepisów tracą ważność, ale właściciel pojazdu może zachować na przedniej szybie pojazdu nalepkę kontrolną wydaną na podstawie dotychczasowych przepisów,
- karta pojazdu albo jej wtórnik wydane na podstawie dotychczasowych przepisów tracą ważność, a właściciel pojazdu, który posiada kartę pojazdu albo jej wtórnik, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowuje tę kartę albo jej wtórnik albo może zwrócić tę kartę albo jej wtórnik do starosty.

Wobec przepisów uchylających obowiązek wydawania nalepki kontrolnej i karty pojazdu dokonano również zmiany:

- ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 725), w której w art. 5 w ust. 2 uchylono pkt 28 (art. 10 projektu),
- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. poz. 2019, z późn. zm.) w której w art. 11 w ust. 4 w pkt 3 skreślono wyrazy „i nalepek kontrolnych” (art. 11 projektu).

Ponadto dokonano zmiany w ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (art. 9 projektu), polegającej na dostosowaniu brzmienia art. 16a ww. ustawy do zmian dotyczących poruszania się po drogach bez konieczności okazywania prawa jazdy, w celu umożliwienia organom kontroli ruchu drogowego zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie dozwolonej liczby punktów otrzymanych za naruszenia w ruchu drogowym. Dostosowanie odesłań zawartych w art. 16a (do art. 135 i art. 136 Prawa o ruchu drogowym oraz wprowadzanych do tej ustawy nowych art. 135a i art. 135b) zapewni organom wykonywanie powyższego obowiązku na określonych w nim zasadach.

Przygotowując projekt ustawy, uwzględniono odpowiednie przepisy dla stosowania:

- dotychczasowych regulacji albo wymagań z nimi związanymi (art. 12–16 i art. 25),
- nowych regulacji i rozwiązań technicznych, w szczególności w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i powiązany z nim systemie teleinformatycznym obsługującym zadania organów rejestrujących pojazdy, mając na uwadze również czas potrzebny na wydanie zmian przepisów wykonawczych wynikających ze zmienionych przepisów ustawowych; wszystkie te elementy wymagają harmonizacji terminów wejścia w życie odpowiednich przepisów projektowanej ustawy, uwzględniając powiązanie tych regulacji

z kompetencjami ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw informatyzacji.

Uzupełniono również przepisy przejściowe, określając, że:

- dowody rejestracyjne, tablice (tablica) rejestracyjne oraz ich wtórniki wydane przed wejściem w życie projektowanej ustawy zachowują ważność,
- pozwolenia czasowe oraz ich wtórniki wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane,
- zaświadczenia wystawione przez organ rejestrujący na podstawie art. 72 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym zachowują ważność,
- do postępowań w sprawie rejestracji, czasowej rejestracji i wyrejestrowania pojazdu albo odmowy rejestracji pojazdu, czasowej rejestracji pojazdu i wyrejestrowania pojazdu oraz o wydanie: wtórnika dowodu rejestracyjnego, wtórnika pozwolenia czasowego, wtórnika tablic rejestracyjnych oraz nowego dowodu rejestracyjnego i tablic (tablicy) rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym, a także o wydanie dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika dla pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy będą stosowane przepisy dotychczasowe.

Przepisy dotychczasowe będą również stosowane do żądania właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym dotyczącego zwrotu dowodu rejestracyjnego zgłoszonego przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy (art. 16 projektu).

Wobec uzupełnionych przepisów w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (art. 4 projektu) oceniono za zasadne wprowadzenie przepisu przejściowego (art. 15 projektu) określającego, że zaświadczenia o demontażu pojazdu oraz zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu wydane przed dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 23 projektowanej ustawy, zachowują ważność.

Zawarto również przepisy przejściowe w art. 16, art. 26 i art. 27 projektu ustawy potrzebne dla przypadków w nich opisanych, odpowiednio do ich treści.

Przepisy art. 17–19 i art. 21–23 projektu ustawy są powiązane ze zmianami systemowymi warunkującymi dla poszczególnych rozwiązań wdrożenie rozwiązań technicznych w zintegrowanym systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów z systemem teleinformatycznym rejestracji. W związku z tym minister właściwy do spraw informatyzacji, czasem w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających:

- czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego (art. 17 projektu ustawy),
- zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu (art. 18 projektu ustawy),
- przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów i gromadzenie w tej ewidencji danych o przekroczeniach terminów, o których mowa w art. 71 ust. 7 i art. 78 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym (art. 19 projektu ustawy),
- generowanie z systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów raportu potwierdzającego dane gromadzone w tej ewidencji (art. 21 projektu ustawy),
- weryfikację danych o kierującym i wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zatrzymaniu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz o ich zwrocie (art. 22 projektu ustawy),
- przekazywanie przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów lub punkty zbierania pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów danych o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu (art. 23 projektu ustawy).

Natomiast w art. 20 projektu ustawy wskazano, że każdy z komunikatów, o których mowa w art. 17–19 projektu ustawy, ogłasza się w terminie co najmniej 5 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązania technicznego określonego w danym komunikacie. Komunikaty, o których mowa w art. 21 i art. 23 projektu ustawy, ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązania technicznego określonego w danym komunikacie. Również komunikat, o którym mowa w art. 22 projektu ustawy, określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających weryfikację danych o kierującym i wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców informacji

o zatrzymaniu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz o ich zwrocie, ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Dla powyższego uwzględniono czas potrzebny na:

- 1) wdrożenie rozwiązań w systemach teleinformatycznych, o których mowa w art. 75e ust. 1 Prawa o ruchu drogowym;
- 2) zmianę przepisów odpowiednich rozporządzeń przez ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw informatyzacji.

Wprowadzana konstrukcja komunikatu jest niezbędna z uwagi na konieczność zapewnienia możliwości elastycznego wdrażania poszczególnych rozwiązań teleinformatycznych w zakresie projektowanych zmian. W związku z szerokim zakresem projektu uruchamianie poszczególnych uproszczeń będzie następowało sukcesywnie, etapami – w celu zapewnienia niezakłóconego działania części centralnej systemu informatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów i centralną ewidencję kierowców, jak i systemów dziedzinowych – w szczególności systemu teleinformatycznego rejestracji.

Projektowana ustawa w zakresie rozwiązań dotyczących zniesienia obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu kontroli ruchu drogowego wydanego w kraju prawa jazdy (art. 22 projektu) będzie stosowana od terminu określonego w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji ogłoszonego w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji z co najmniej 3-miesięcznym wyprzedzeniem. Do czasu określonego w komunikacie stosowane będą przepisy dotychczasowe. Zakłada się, że systemy teleinformatyczne, z wykorzystaniem których podmioty realizują swoje zadania związane z przekazywaniem danych do centralnej ewidencji kierowców, zostaną dostosowane do dnia określonego w ww. komunikacie do komunikacji z systemem obsługującym centralną ewidencję kierowców – w obszarze zasilania i udostępniania danych – w celu wdrożenia projektowanych rozwiązań. Podmioty, które obecnie nie posiadają własnych systemów, będą mogły skorzystać z rozwiązań aplikacyjnych udostępnianych przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Rozwiązania te obejmują udostępnianie danych z centralnej ewidencji kierowców. W zakresie

dostosowania systemów dziedzinowych do komunikacji z systemem obsługującym Rejestr Dowodów Osobistych organy kontroli ruchu drogowego, które zostały wyposażone w uprawnienia do ustalenia tożsamości kierującego na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych, będą obowiązane zapewnić rozwiązania organizacyjno-techniczne umożliwiające sprawdzenie danych w Rejestrze Dowodów Osobistych – w przypadku gdy zachodzi konieczność ustalenia na podstawie tych danych tożsamości kierującego podczas kontroli drogowej.

Ponadto należy wskazać, że regulacje te wychodzą naprzeciw oczekiwaniom obywateli i są dla nich korzystne. Dodatkowo wprowadzenie powiązanych z tą możliwością zmian dotyczących procedury zatrzymywania wydanego w kraju prawa jazdy w konsekwencji niesie za sobą pożądane uszczelnienie systemu w tym zakresie – prawo jazdy będzie zatrzymywane niezależnie od posiadania przy sobie dokumentu, po wystąpieniu określonych w Prawie o ruchu drogowym przesłanek do zatrzymania. Obecnie osoba, która nie ma przy sobie dokumentu, dostaje mandat za brak dokumentu i mimo że występują przesłanki do jego zatrzymania – dokument ten nie jest zatrzymywany. W takim przypadku nie jest również odnotowywana w systemie informacja o zatrzymaniu tego dokumentu. Zmiana jest więc szczególnie pożądana w kontekście „szczelności” systemu i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W art. 24 projektu ustawy wprowadzono przepis umożliwiający migrację danych, zgromadzonych obecnie lokalnie przez organy właściwe do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, zawartych w profilu kandydata na kierowcę, do centralnej ewidencji kierowców. Przekazywanie danych rozpocznie się po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Podstawa prawna, która wcześniej regulowała tę kwestię, zawarta w art. 11 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.), wyekspirowała i konieczne jest wprowadzenie nowego przepisu w tym zakresie. Dodanie w art. 100aa Prawa o ruchu drogowym ust. 3a jest powiązane z art. 24 projektu i zapewnia podstawę do gromadzenia danych dotyczących profilu kandydata na kierowcę, które zostały wcześniej zgromadzone w lokalnych bazach prowadzonych przez starostów – w zakresie aktywnych profili, w celu umożliwienia przeniesienia obsługi profilu kandydata na kierowcę na poziom centralny – w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców.

W projekcie w art. 22 określono, że minister właściwy do spraw informatyzacji ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających weryfikację danych o kierującym i wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zatrzymaniu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz o ich zwrocie w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

W projekcie w art. 28 określono przepis zachowujący w mocy rozporządzenia wydawane na podstawie art. 76 ust. 2–3 Prawa o ruchu drogowym. Uwzględniono, że zmieniony projektem ust. 5 art. 76 Prawa o ruchu drogowym określa zbiorcze wytyczne dla rozporządzeń wydawanych na podstawie art. 76 ust. 1–3, a intencją tej zmiany nie jest ani uchylenie, ani konieczność zmiany rozporządzeń wydanych na podstawie art. 76 ust. 2–3 Prawa o ruchu drogowym.

Zaprojektowano wejście w życie art. 1 pkt 32 i pkt 37 lit. e projektu po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia ustawy.

Zaprojektowano wejście w życie art. 1 pkt 9 lit. e tiret pierwsze oraz pkt 15, art. 7, art. 8 pkt 1 oraz art. 22 projektu w dniu następującym po dniu ogłoszenia ustawy.

Brzmienie art. 1 pkt 15 oraz art. 8 pkt 1 projektu umożliwi podjęcie działań Ministrowi Cyfryzacji mających na celu zawarcie umowy między ministrem właściwym do spraw informatyzacji a wytwórcą dokumentów oraz wpłynie korzystnie na realizację prac związanych z dostosowaniem systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez organy rejestrujące oraz organy właściwe do wydawania praw jazdy do zmian w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, w tym również do zmian objętych zakresem niniejszego projektu. Uregulowanie zasad współpracy jest kluczowe dla sprawnego wdrażania kolejnych funkcjonalności, a także dla sprawnego realizacji przez ministra właściwego do spraw informatyzacji nadzoru nad interoperacyjnością systemu teleinformatycznego dostarczanego przez wytwórcę dowodów rejestracyjnych oraz praw jazdy z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów. Art. 7 umożliwi podmiotom, które obecnie nie są uprawnione do pozyskiwania danych w trybie teletransmisji z Rejestru Dowodów Osobistych, dostęp do tych danych. Inspekcja Transportu Drogowego będzie

mogła w związku z tym rozpocząć prace związane z integracją swoich rozwiązań technicznych z systemem obsługującym Rejestr Dowodów Osobistych. W szczególności z uwagi na wprowadzenie zmian umożliwiających poruszanie się po drogach bez obowiązku okazywania prawa jazdy, dostęp do tych danych umożliwi identyfikację tożsamości kierującego pojazdem. Przepis nie nakłada żadnych obowiązków na wskazane w nim organy, a jedynie przyznaje im niezbędne uprawnienia i zasadne jest, żeby wszedł w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia projektowanej ustawy.

Art. 1 pkt 37 lit. e projektu, dotyczący zwrotu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego przez diagnostę, wprowadza ułatwienie w realizowanej obecnie procedurze zwrotu wydanego w kraju dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego po jego elektronicznym zatrzymaniu przez organ kontroli ruchu drogowego, umożliwiając odnotowanie zwrotu tego dokumentu również przez stację kontroli pojazdów. Obywatel, po przeprowadzeniu badania technicznego, nie będzie musiał zwracać się, jak obecnie, do organu, który wydał dokument, albo organu, który go zatrzymał, ponieważ diagnosta będzie mógł dokonać zwrotu w ramach przeprowadzonego badania.

Regulacje te wychodzą naprzeciw oczekiwaniom obywateli i są dla nich korzystne. Dodatkowo wprowadzenie powiązanych z tą możliwością zmian dotyczących procedury zatrzymywania wydanego w kraju prawa jazdy w konsekwencji niesie za sobą pożądane uszczelnienie systemu w tym zakresie – prawo jazdy będzie zatrzymywane niezależnie od posiadania przy sobie dokumentu, po wystąpieniu określonych w Prawie o ruchu drogowym przesłanek do zatrzymania. Obecnie osoba, która nie ma przy sobie dokumentu, dostaje mandat za brak dokumentu i, mimo że występują przesłanki do jego zatrzymania, dokument ten nie jest zatrzymywany. W takim przypadku nie jest również odnotowywana w systemie informacja o zatrzymaniu. Zmiana jest więc szczególnie pożądana w kontekście „szczelności” systemu i zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wobec rezygnacji z obowiązku wydawania nalepki kontrolnej i karty pojazdu w terminie wskazanym w art. 29 pkt 6 projektu ustawy – w art. 26 przewidziano, że w okresie od dnia wejścia nowego art. 73c Prawa o ruchu drogowym do upływu 24 miesięcy od dnia ogłoszenia projektowanej ustawy, salon sprzedaży pojazdów samochodowych lub uprawniony przedstawiciel tego salonu do wniosku o rejestrację

pojazdu dołączać będzie również w postaci elektronicznej oryginał lub kopię karty pojazdu oraz potwierdzenia dokonania opłaty za wydanie nalepki kontrolnej. Natomiast organ rejestrujący w tym czasie będzie wydawał także nalepkę kontrolną, jeżeli jest wymagana, a właściciel nowego pojazdu samochodowego nabytego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych będzie mógł upoważnić ten salon lub uprawnionego przedstawiciela tego salonu do odbioru także nalepki kontrolnej, jeżeli jest wymagana.

W art. 29 projektu określono wejście w życie projektowanej ustawy po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 1, pkt 10 w zakresie art. 73c, pkt 11 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2c oraz pkt 14, które wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia,
- 2) art. 1 pkt 10 w zakresie art. 73d, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia,
- 3) art. 1 pkt 12 w zakresie art. 74b, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.,
- 4) art. 1 pkt 7, pkt 8 lit. a, lit. b tiret drugie i lit. c, pkt 9 lit. a, lit. c-d oraz lit. e tiret drugie, pkt 13 lit. b, pkt 16 i 17, pkt 18 lit. b oraz c, pkt 20 i 22, pkt 23 lit. a, pkt 24 lit. a tiret drugie i trzecie oraz pkt 28, art. 4 pkt 1 i 2, pkt 4 lit. a oraz pkt 6 lit. a, art. 10–12 oraz art. 28, które wchodzi w życie po upływie 24 miesięcy od dnia ogłoszenia

– oraz z wyjątkami określonymi w pkt 7–12 tego przepisu.

Założono, że 3 miesiące na wejście w życie przepisów, które faktycznie będą w szczególności dotyczyć regulacji opisanych w pkt IV niniejszego uzasadnienia, jest wystarczające, uwzględniając, że nie powoduje to zmian systemowych w stosunku do obecnie obowiązującego stanu prawnego w analogicznym zakresie.

Oceniono, że wejście w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia projektowanej ustawy art. 1 pkt 10 projektu w zakresie art. 73d Prawa o ruchu drogowym zapewni odpowiedni czas na przygotowanie i wdrożenie przez Transportowy Dozór Techniczny bazy punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wzorów podpisów na wydawanych świadectwach zgodności określanych w procesie homologacji – dla ułatwienia postępowań organów rejestrujących pojazdy w sprawach rejestracji pojazdów. Jednocześnie w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie tego przepisu przedstawiciele producentów

pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działający przed tym dniem przekażą do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego dane swojego punktu kontaktowego.

Nowa usługa rejestracji online pojazdu zakupionego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych umożliwi rejestrację pojazdu nowego w imieniu kupującego przez ten salon i wejdzie w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia projektowanej ustawy. Jest to czas wystarczający na przygotowanie i obsługę tego rozwiązania.

Natomiast wejście w życie art. 1 pkt 12 projektu w zakresie art. 74b Prawa o ruchu drogowym z dniem 1 stycznia 2022 r. uwzględnia, że organy rejestrujące potrzebują czas na zaplanowanie działalności w zakresie przekazywania tablic rejestracyjnych wycofanych z użytkowania do producenta tablic.

Projekt ustawy wprowadza 24-miesięczne *vacatio legis* na wejście w życie przepisów wskazanych w art. 29 pkt 6 projektu dotyczących zniesienia obowiązku wydawania karty pojazdu oraz nalepki kontrolnej. Uzasadnione to jest tym, że na tego typu zmianę systemową w oznaczeniu pojazdu nalepką kontrolną i w wydawaniu dokumentu, jakim jest karta pojazdu, konieczny jest odpowiedni czas (przyjęto 24 miesiące) na dokonanie odpowiednich zmian w systemie teleinformatycznym rejestracji oraz w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, a także na dokonanie zmiany technologicznej i organizacyjnej przez wytwórcę dokumentów. Istotne jest też zapewnienie spójności, tak aby ww. zmiany systemowe powiązać z wydaniem nowych przepisów wykonawczych, które powinny wejść w życie z dniem upływu 24 miesięcy od dnia ogłoszenia projektowanej ustawy.

Ponadto w art. 29 pkt 7–12 powiązano wejście w życie odpowiednich przepisów z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w odpowiednim komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, o którym mowa w art. 17–19 i art. 21–23 projektu ustawy, w tym wejście w życie:

- art. 1 pkt 19 lit. b–e, umożliwiających czasowe wycofania z ruchu samochodu osobowego – w dniu określonym w komunikacie z art. 17 projektu ustawy,
- art. 1 pkt 9 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1a oraz pkt 11 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2d i 2e, umożliwiających zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu – w dniu określonym w komunikacie z art. 18 projektu ustawy,

- art. 1 pkt 24 lit. a tiret czwarte oraz lit. b i pkt 25 lit. a tiret pierwsze oraz lit. b, umożliwiających przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów i gromadzenie w tej ewidencji danych o przekroczeniach terminów, o których mowa w art. 71 ust. 7 i art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 – w dniu określonym w komunikacie z art. 19 projektu ustawy,
- art. 1 pkt 27, umożliwiającego generowanie z systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów raportu potwierdzającego dane zgromadzone w tej ewidencji – w dniu określonym w komunikacie z art. 21 projektu ustawy,
- art. 1 pkt 2 lit. a tiret pierwsze, pkt 33, 34 i 36, pkt 37 lit. a–d oraz pkt 39–43, art. 2, art. 3, art. 6, art. 8 pkt 3 i 4, art. 9 oraz art. 25, umożliwiających weryfikację danych o kierującym i wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zatrzymaniu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz o ich zwrocie – w dniu określonym w komunikacie z art. 22 ust. 1 projektu ustawy,
- art. 1 pkt 21 lit. b oraz art. 4 pkt 3, pkt 4 lit. b–e, pkt 5, pkt 6 lit. b oraz pkt 7 i 8, umożliwiających przekazywanie przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów danych o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu – w dniu określonym w komunikacie z art. 23 projektu ustawy.

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 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.) jest przedstawiona w Ocenie Skutków Regulacji.

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.). Projekt ustawy 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 (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury przy współpracy z Ministerstwem Cyfryzacji</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury Marek Zagórski – Minister Cyfryzacji</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu – Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI e-mail: Bogdan.Oleksiak@mi.gov.pl, tel. 22 630 12 40 – Aldona Wieczorek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego MI, e-mail: Aldona.Wieczorek@mi.gov.pl, tel. 22 630 12 40 – Magdalena Kałużna-Maciołek – główny specjalista Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów MI, e-mail: Magdalena.Kaluzna-Maciolek@mi.gov.pl, tel. 22 630 12 14 – Piotr Skociński, Zastępca Dyrektora Departamentu Systemów Państwowych MC, e-mail: Piotr.Skocinski@mc.gov.pl tel. 22 245 54 12 – Ewa Mierzwińska, Radca Ministra, Wydział Programu CEPiK, Departament Systemów Państwowych MC, e-mail: Ewa.Mierzwinska@mc.gov.pl, tel. 22 556 84 18</p>	<p>Data sporządzenia 06.05.2020</p> <p>Źródło: Inne</p> <p>Nr w wykazie prac UD19</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Na podstawie wniosków społecznych wpływających w ostatnich latach do ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, interpelacji i zapytań poselskich czy też wniosków ze wcześniejszej współpracy z resortami i podmiotami, w szczególności z Ministerstwem Cyfryzacji, a także z Rządowym Centrum Legislacji, dokonano przed zgłoszeniem przedmiotowego projektu ustawy wstępnej analizy identyfikującej potrzebne zmiany wymagające uregulowania i oceniono, że zasadne jest rozwiązanie problemów, które można pogrupować następująco:

- 1) konieczność wprowadzenia ułatwień dla obywateli (właścicieli pojazdów, w tym przedsiębiorców), w szczególności zmniejszenie liczby wydawanych dokumentów, dostosowanie procedur administracyjnych do ich potrzeb oraz zmniejszenie w związku z tym odpowiednio zadań i obciążeń administracyjnych dla organów samorządowych w zakresie dotyczącym procedury rejestracji i oznaczania pojazdów, ich rejestracji czasowej, wyrejestrowania czy też czasowego wycofania z ruchu;
- 2) poprawa warunków legalnego obrotu pojazdami i referencyjności danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów; dotychczasowe regulacje nieokreślające warunków terminowego wykonywania obowiązków ustawowych ocenia się w tym kontekście jako niewystarczające;
- 3) potrzeba wprowadzenia przepisów regulujących lub modyfikujących na poziomie ustawowym obecne rozwiązania systemowe, w tym m.in. dotyczące systemu teleinformatycznego rejestracji, wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych z państwami członkowskim – w warunkach wdrożenia projektu CEPiK 2.0;
- 4) uwzględnienie na poziomie ustawowym wniosków z dotychczasowych komisji prawniczych przez wprowadzenie odpowiednich ustawowych przepisów materialnych w zakresie dotyczącym rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych;
- 5) potrzeba wprowadzenia ułatwień dla obywateli i uproszczenia procedur w oparciu o dane dostępne w centralnych rejestrach, m.in. w centralnej ewidencji kierowców, przez wprowadzenie rozwiązań umożliwiających zniesienie obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie wydanego w kraju prawa jazdy;
- 6) potrzeba zapewnienia raportowi generowanemu z usługi „Mój Pojazd” mocy dokumentu potwierdzającego dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów;
- 7) zmiana ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 346, z późn zm.) mająca na celu dalszy rozwój usług świadczonych obywatelom za

pośrednictwem publicznej aplikacji mobilnej.

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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo o ruchu drogowym”, w szczególności w rozdziale dotyczącym warunków dopuszczania pojazdów do ruchu. W wyniku tych zmian zakładane jest osiągnięcie następujących efektów:

1) ułatwienia dla obywateli (właścicieli pojazdów, w tym przedsiębiorców) oraz zmniejszenie w związku z tym odpowiednio zadań i obciążeń administracyjnych dla organów samorządowych przez:

- a) zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu,
- b) wprowadzenie możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu przy przerejestrowaniu pojazdu,
- c) wprowadzenie możliwości rejestracji pojazdu lub czasowej rejestracji pojazdu na wniosek właściciela pojazdu przez starostę właściwego również ze względu na miejsce czasowego zamieszkania,
- d) wprowadzenie możliwości czasowej rejestracji pojazdu również przez starostę właściwego dla miejsca zakupu lub odbioru pojazdu,
- e) wprowadzenie powiązania czasowej rejestracji pojazdu w celu wywozu za granicę z czynnością wyrejestrowania pojazdu z urzędu,
- f) rozszerzenie katalogu pojazdów wycofywanych z ruchu, ale w niezbędnym zakresie,
- g) zniesienie obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu dowodu własności, jeżeli od poprzedniej ostatniej rejestracji pojazdu nie nastąpiła zmiana w zakresie własności pojazdu,
- h) zniesienie obowiązku wydawania nalepki kontrolnej i jej wtórnika, a także przekazywania informacji w tym zakresie do centralnej ewidencji pojazdów i udostępniania z tej ewidencji takich informacji,
- i) nadanie raportowi z udostępnianej usługi „Mój Pojazd” mocy dokumentu potwierdzającego dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów,
- j) zwolnienie kierujących posiadających polskie prawo jazdy z obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy i okazywania go podczas kontroli drogowej; zakłada się możliwość sprawdzenia danych kierowcy, w tym jego uprawnień, oraz danych dotyczących dokumentu prawa jazdy w centralnej ewidencji kierowców przez uprawniony do kontroli ruchu drogowego organ; zwolnienie z obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy nastąpi po ogłoszeniu komunikatu ministra właściwego do spraw informatyzacji wskazującego dzień wdrożenia tego rozwiązania; komunikat zostanie ogłoszony z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji oraz w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej; jednocześnie, wobec faktu zniesienia konieczności posiadania podczas kontroli prawa jazdy, zakłada się wprowadzenie ogólnodostępnej usługi umożliwiającej sprawdzenie danych z dokumentu prawa jazdy oraz jego aktualnego statusu, w tym informacji, czy dokument został zatrzymany,
- k) wprowadzenie możliwości rejestracji nowego pojazdu przez przedsiębiorcę zajmującego się sprzedażą nowych pojazdów w imieniu kupującego, co usprawni i ułatwi proces rejestracji pojazdu, a także umożliwi nabywcy pojazdu zlecenie złożenia wniosku o rejestrację pojazdu przez upoważnionego przedstawiciela salonu sprzedaży drogą elektroniczną,
- l) wprowadzenie możliwości zwrotu zatrzymanego elektronicznie przez organ kontroli ruchu drogowego dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) przez stację kontroli pojazdów, co uprości procedurę i wyeliminuje konieczność zwracania się o zwrot dokumentu w określonych przypadkach do urzędu lub też jednostki obsługującej organ, który zatrzymał dokument,
- m) stworzenie warunków społecznie oczekiwanego dalszego rozwoju usług świadczonych obywatelom za pośrednictwem publicznej aplikacji mobilnej;

2) poprawa warunków legalnego obrotu pojazdami i referencyjności danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przez gromadzenie i przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów informacji o przekroczeniach terminów dotyczących złożenia wniosku o rejestrację pojazdu i zawiadomienia o nabyciu lub zbyciu pojazdu; informacje takie będą dostępne dla podmiotów korzystających z centralnej ewidencji pojazdu dla realizacji ich ustawowych zadań (np. starostowie, Policja, sądy);

3) wprowadzenie przepisów regulujących na poziomie ustawowym obecne rozwiązania systemowe lub je modyfikujące, w szczególności:

- a) przepisów określających funkcjonowanie integralnie z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów systemu teleinformatycznego umożliwiającego realizację zadań organów rejestrujących pojazdy oraz wydających uprawnienia do kierowania pojazdami, wobec powiązania procesu wytwarzania dowodu rejestracyjnego i prawa jazdy z procesem rejestracji pojazdu i wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami z danymi gromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców,

- b) uregulowanie umożliwienia przez wytwórcę dowodu rejestracyjnego dostępu do danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym dla realizacji ustawowych zadań niektórych podmiotów,
 - c) uregulowanie na poziomie ustawowym nowych zasad wymiany informacji z państwami członkowskimi Unii Europejskiej (UE) lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym o pojazdach zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (RP),
 - d) wprowadzenie regulacji ustanawiającej bazę punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium RP oraz obowiązku udostępniania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego organom rejestrującym tej bazy oraz określanych w procesie homologacji wzorów podpisów na wydawanych świadectwach zgodności,
 - e) wprowadzenie zasady zwrotu do producenta tablic rejestracyjnych nieodpłatnie przez organy rejestrujące tablic rejestracyjnych wycofanych z użytkowania,
 - f) wyłączenie z braku obowiązku posiadania przy sobie i okazywania w czasie kontroli drogowej dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) wobec pojazdów rejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym,
 - g) zapewnienie możliwości zwrotu dowodu rejestracyjnego po jego elektronicznym zatrzymaniu również przez jednostkę uprawnioną do przeprowadzania badań technicznych – w celu uproszczenia tej procedury z korzyścią dla obywatela – wyeliminowanie konieczności dodatkowej wizyty w urzędzie lub jednostce obsługującej organ, który zatrzymał dokument,
 - h) zapewnienie dostępu do centralnej ewidencji pojazdów również Strażom Leśnym i Strażom Parków, a do centralnej ewidencji kierowców – organom Inspekcji Ochrony Środowiska – przez rozszerzenie o te podmioty katalogu podmiotów uprawnionych do dostępu do tych ewidencji, a także nadanie niektórych uprawnień pojazdom użytkowanym lub wykorzystywanym przez Biuro Nadzoru Wewnętrzny – w celu umożliwienia tym podmiotom realizacji ich ustawowych zadań,
 - i) uzupełnienie przepisów dotyczących centralnej ewidencji kierowców o przepisy dotyczące migracji danych gromadzonych w bazach lokalnych starostw – w zakresie danych dotyczących profilu kandydata na kierowcę oraz danych dotyczących uprawnień oraz dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, a także aktualizacji tych danych w przypadku ich zmiany,
 - j) uproszczenie przepisów związanych z wyrejestrowaniem pojazdu z urzędu oraz – w powiązaniu ze zmodyfikowanymi przepisami w tym zakresie – wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610, z późn. zm.) – w zakresie demontażu pojazdu oraz obowiązków przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz punkty zbierania pojazdów oraz zmian dotyczących przekazywania przez stacje demontażu danych do centralnej ewidencji pojazdów;
- 4) uwzględnienie na poziomie ustawowym wniosków z rozpatrywania przepisów aktów wykonawczych na wcześniejszych komisjach prawniczych** przez wprowadzenie odpowiednich przepisów materialnych, w szczególności w zakresie uzupełnienia delegacji dla określania wzorów stosowanych formularzy związanych z rejestracją i czasową rejestracją pojazdów oraz wyrejestrowaniem pojazdów, a także określenia zasad współpracy polskich organów rejestrujących z organami właściwymi w sprawach rejestracji pojazdów państw członkowskich UE lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i zasad wydawania wtórników dokumentów, wtórników tablic rejestracyjnych oraz tablicy dodatkowej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną pojazdu samochodowego, określenia przypadków odmowy rejestracji pojazdu, struktury numeru rejestracyjnego pojazdu, miejsca umieszczania oznaczeń oraz tablic rejestracyjnych, obowiązku utrzymywania tablic w należyтым stanie czy też obowiązku prowadzenia ewidencji tablic rejestracyjnych indywidualnych i wyznaczania pojemności rejestracyjnych dla niektórych tablic.

W przygotowanym projekcie ustawy uwzględniono odpowiednie (zaproponowane w pkt 11 OSR) zróżnicowane okresy przejściowe na przygotowanie administracji samorządowej do tych rozwiązań i rozwiązań systemowych, w szczególności w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i w systemie teleinformatycznym obsługującym zadania organów rejestrujących pojazdy.

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

Inne kraje europejskie, w tym państwa członkowskie UE, posiadają własne regulacje w zakresie dotyczącym procedury rejestracji i oznaczania pojazdów, ich rejestracji czasowej, wyrejestrowania czy też czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Jest to obecnie obszar wymagań niezharmonizowany prawem europejskim, poza wymaganiami dotyczącymi wzoru dowodu rejestracyjnego i zalecenia współpracy w zakresie wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych, wynikającymi z 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). Polska implementowała te wymagania w 2004 r. Obecnie wobec wdrożenia projektu CEPiK2.0 proponuje się zmodernizowanie tej wymiany w oparciu o centralną ewidencję pojazdów. Państwa posiadają też własne procedury i rozwiązania teleinformatyczne, chociaż część państw europejskich w procesie rejestracji pojazdów uwzględnia w

swoich rozwiązaniach teleinformatycznych współpracę w ramach systemu teleinformatycznego EUCARIS.

Niektóre państwa członkowskie UE zrezygnowały z innych krajowych dokumentów związanych z rejestracją, zbliżonych w swoim celu do polskiej karty pojazdu, której zasadność utrzymania istniała, ale do wdrożenia przez Ministerstwo Cyfryzacji projektu CEPiK 2.0. Obecnie proponuje się zniesienie obowiązku jej wydawania. Sukcesywnie państwa wprowadzają również możliwość zachowania numeru rejestracyjnego pojazdu w okresie jego użytkowania, co proponuje również w naszym kraju przedmiotowy projekt ustawy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organy samorządu powiatowego Wojewoda Mazowiecki	380 1	Powiaty w podziale administracyjnym kraju	– dostosowanie się do nowych regulacji przewidzianych w projekcie, – uproszczenie wykonywania czynności związanych z rejestracją i oznaczaniem pojazdów, ich rejestracją czasową i wyrejestrowaniem, – zmniejszenie dochodów jednostek samorządu terytorialnego (jst) związane z projektowaną deregulacją, przedstawione w pkt 6 OSR i w załączniku do OSR
Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców – Minister Cyfryzacji	1	Ustawa – Prawo o ruchu drogowym	dostosowanie centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców do projektowanych zmian
Właściciele/posiadacze pojazdów	32 mln właścicieli/posiadaczy pojazdów zarejestrowanych	Centralna ewidencja pojazdów	– zmniejszenie obciążeń administracyjnych związanych z rejestracją pojazdu, rejestracją czasową czy też wyrejestrowaniem pojazdu, skutkujące zmniejszeniem wydatków związanych z procesem rejestracji pojazdu, przedstawione w pkt 7 OSR i w załączniku do OSR, – zwiększenie możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu, – możliwość odbioru nowego pojazdu samochodowego czasowo zarejestrowanego z salonu sprzedaży pojazdów samochodowych, – możliwość wygenerowania wydruku potwierdzającego dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów przez osobę, której te dane dotyczą
Producenci tablic rejestracyjnych	31	Na podstawie danych jednostki certyfikującej – Instytutu Transportu Samochodowego	– dostosowanie się do nowych regulacji przewidzianych w projekcie, – zmniejszenie obciążeń w zakresie produkcji tablic

			<p>rejestracyjnych,</p> <ul style="list-style-type: none"> – zmniejszenie dochodów związane z projektowaną deregulacją, przedstawione w pkt 7 OSR i w załączniku do OSR, – dokonywanie postulowanego przez środowisko producentów tablic odbioru z organów rejestrujących tablic wycofanych z użytkowania i zagospodarowywanie ich zgodnie z przepisami o odpadach – w celu uszczelnienia obrotu tablicami rejestracyjnymi
<p>Producent dokumentów związanych z rejestracją i czasową rejestracją pojazdów oraz dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, który odpowiada za funkcjonalność systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.)</p>	1	<p>Komunikat Ministra Infrastruktury z dnia 30 sierpnia 2018 r. w sprawie wyboru producenta blankietów dokumentów komunikacyjnych (Dz. Urz. MI poz. 32)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – dostosowanie się do nowych regulacji przewidzianych w projekcie, – uregulowanie funkcjonowania systemu teleinformatycznego rejestracji i współpracy z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, – zmniejszenie obciążeń w zakresie produkcji dokumentów (kart pojazdu, nalepek kontrolnych), – uregulowanie funkcjonowania systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i jego współpracy z systemem teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców, – zmniejszenie dochodów związane z projektowaną deregulacją, przedstawione w pkt 7 OSR i w załączniku do OSR
Kierujący pojazdami	około 22 mln	Centralna ewidencja kierowców	zniesienie obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie organu kontroli ruchu drogowego polskiego prawa jazdy
Przedsiębiorcy zajmujący się sprzedażą nowych pojazdów	672 punktów dealerskich	Raport Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego – Branża Motoryzacyjna Raport 2018/2019	wprowadzenie możliwości rejestracji nowego pojazdu przez przedsiębiorcę profesjonalnie zajmującego się sprzedażą pojazdów w imieniu kupującego
Inspekcja Transportu Drogowego	17 (16 inspekcji wojewódzkich oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego)	Informacja ogólnodostępna	dostosowanie rozwiązań organizacyjno-technicznych do możliwości sprawdzania danych kierującego pojazdem w celu

			ustalenia jego tożsamości w Rejestrze Dowodów Osobistych oraz weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców online w trakcie kontroli
Straże gminne (miejskie)	490	Informacja ogólnodostępna	dostosowanie rozwiązań organizacyjno-technicznych do możliwości sprawdzania danych kierującego pojazdem w celu ustalenia jego tożsamości w Rejestrze Dowodów Osobistych oraz weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców online w trakcie kontroli
Policja	1	Informacja ogólnodostępna	dostosowanie rozwiązań organizacyjno-technicznych do możliwości sprawdzania danych kierującego pojazdem w celu ustalenia jego tożsamości w Rejestrze Dowodów Osobistych oraz weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców online w trakcie kontroli
Żandarmeria Wojskowa	1	Informacja ogólnodostępna	dostosowanie rozwiązań organizacyjno-technicznych do możliwości sprawdzania danych kierującego pojazdem w celu ustalenia jego tożsamości w Rejestrze Dowodów Osobistych oraz weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców online w trakcie kontroli
Straż Graniczna	1	Informacja ogólnodostępna	dostosowanie rozwiązań organizacyjno-technicznych do możliwości sprawdzania danych kierującego pojazdem w celu ustalenia jego tożsamości w Rejestrze Dowodów Osobistych oraz weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców online w trakcie kontroli
Służba Celno-Skarbowa	1	Informacja ogólnodostępna	dostosowanie rozwiązań organizacyjno-technicznych do możliwości sprawdzania danych kierującego pojazdem w celu ustalenia jego tożsamości w Rejestrze Dowodów Osobistych oraz weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców online w trakcie kontroli
Przedsiębiorcy prowadzący stacje	Ok. 1200	Informacja ogólnodostępna	– dostosowanie się do nowych regulacji przewidzianych

demontażu oraz punkty zbierania pojazdów			<p>w projekcie, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> – dokonywanie zniszczenia przez stacje demontażu tablic rejestracyjnych pojazdów wycofanych z eksploatacji, – przejście na nowy sposób unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji przewidziany w przepisach wykonawczych do ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, – przekazywanie przez punkty zbierania pojazdów do stacji demontażu tablic rejestracyjnych pojazdów wycofanych z eksploatacji, – zmniejszenie obciążeń administracyjnych – zniesienie obowiązku przekazywania zaświadczeń o demontażu pojazdu i zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu do organów rejestrujących – przez stacje demontażu – wobec przewidzianych rozwiązań teleinformatycznych po stronie centralnej ewidencji pojazdów
Stacje kontroli pojazdów	Ok. 5000	Informacja ogólnodostępna	realizacja zwrotu zatrzymanego elektronicznie przez organ kontroli ruchu drogowego dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) po wykonanym badaniu technicznym w zakresie wskazanej w pokwitowaniu usterki pojazdu albo po wykonaniu okresowego badania technicznego, jeżeli dowód został zatrzymany w związku z brakiem tego badania
Straż Leśna oraz Straż Parku		Informacja ogólnodostępna	zapewnienie dostępu do danych z centralnej ewidencji pojazdów w celu zapewnienia realizacji ustawowych zadań
Służby wskazane w art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym		Informacja ogólnodostępna	wyłączenie w stosunku do pojazdów rejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym braku obowiązku posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego oraz dokumentu dopuszczającego pojazd do ruchu

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

Projekt ustawy został przesłany do konsultacji środowisk reprezentujących:

- 1) organy samorządowe dokonujące czynności w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, tj.:
- Związku Powiatów Polskich,
 - Unii Metropolii Polskich,
 - Związku Miast Polskich,
 - Wojewody Mazowieckiego

– a także do Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji i bezpośrednio do urzędów większych miast obsługujących znaczną liczbę posiadaczy pojazdów (Urząd m.st. Warszawy, Urząd Miasta Poznania, Urząd Miasta Krakowa);

- 2) branżę producentów tablic rejestracyjnych i podmiotów wprowadzających do obrotu pojazdy, tj.:

- Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Producentów Tablic Rejestracyjnych,
- Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,
- Związku Dealerów Samochodów

– a także do producenta dokumentów komunikacyjnych – Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.

Czas trwania konsultacji – 14 dni. W ramach konsultacji publicznych ww. projekcie ustawy odbyły się trzy spotkania uzgodnieniowe w dniach 7, 26 i 28 czerwca 2019 r. oraz konferencja uzgodnieniowa z innymi resortami w dniu 24 czerwca 2019 r. Spotkanie w dniu 7 czerwca 2019 r. odbyło się jako pierwsze z cyklu spotkań uzgadniających, istotne dla tego projektu, z przedstawicielami środowiska reprezentującego organy rejestrujące pojazdy i wydające uprawnienia do kierowania pojazdami, które przesłały uwagi do przedmiotowego projektu, tj. z przedstawicielami Urzędu Miasta Krakowa i Urzędu Miasta Poznania. Wszystkie uwagi zgłoszone przez urzędy zostały omówione, wyjaśnione lub odpowiednio uwzględnione w ww. projekcie. Ponadto w wyniku spotkania w dniu 28 czerwca 2019 r. z udziałem przedstawicieli ówczesnego Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Cyfryzacji i Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów uzgodniono zmianę ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Mając na uwadze § 129 uchwały nr 190 Rady Ministrów – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), należy wyjaśnić, że przyjmując termin trwania konsultacji i uzgodnień – 14 dni – założono, że ze względu na charakter projektu, po wyznaczonym terminie dla konsultacji niezbędne będzie odbycie spotkań uzgadniających, które będą istotniejsze niż dłuższy o 7 dni termin na składanie pisemnych uwag. Takie trzy spotkania uzgadniające w ramach konsultacji, jak wskazano powyżej, odbyły się w okresie od 7 do 28 czerwca 2019 r. i wszystkie otrzymane uwagi były brane pod rozwagę, nawet jeżeli wpłynęły już po terminie. Powyższe faktycznie wydłużyło okres konsultacji i uzgodnień niniejszego projektu ustawy.

Niezależnie od tego w ramach procesu opiniowania projekt był przekazany w dniu 9 lipca 2019 r. do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST) stosownie do ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 759). W dniach 12 i 15 lipca 2019 r. odbyło się posiedzenie Zespołu ds. Społeczeństwa Informacyjnego oraz Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST. Na posiedzeniu plenarnym KWRiST w dniu 17 lipca 2019 r. przyjęto wnioski o upoważnienie do wydania opinii wiążącej do tego projektu przez Zespół ds. Infrastruktury (...) KWRiST, co nastąpiło w dniu 24 lipca 2019 r. Zespół ten wydał negatywną opinię wiążącą do tego projektu, uwzględniając, że projekt powoduje zmniejszenie dochodów jst.

Mając na uwadze powyższe, ocenia się, że właściwie został zapewniony proces konsultacji, uzgadniania i opiniowania projektu ustawy, uwzględniając przyjęty 14-dniowy termin zgłaszania pisemnych uwag oraz późniejsze spotkania uzgadniające oraz opiniowanie projektu przez KWRiST.

Wyniki konsultacji zostały przedstawione w raporcie z konsultacji i opiniowania (zamieszczonym w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny).

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.

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													
Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców													

Wydatki ogółem	4	9	4,72	0	0	0	0	0	0	0	0	17,72
budżet państwa	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5
JST												
Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	3,5	9	4,72	0	0	0	0	0	0	0	0	17,22
Saldo ogółem	-4	-9	-4,72	0	0	0	0	0	0	0	0	-17,72
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

<p>Źródła finansowania</p>	<p>Zmiany przewidywane niniejszym projektem, obejmujące m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • możliwość poruszania się po drogach bez konieczności okazywania podczas kontroli ruchu drogowego polskiego prawa jazdy, • wyeliminowanie z obrotu karty pojazdu, • możliwość pozostawienia dotychczasowych tablic rejestracyjnych, • zwrot przez stację kontroli pojazdów zatrzymanego elektronicznie dowodu rejestracyjnego, • możliwość czasowego wycofania z ruchu samochodu osobowego, • gromadzenie w centralnej ewidencji pojazdów informacji o przekroczeniach terminów związanych ze zgłoszeniem zbycia, nabycia i rejestracji pojazdu oraz jego wyrejestrowania, • obsługę rozwiązania związanego z zasilaniem centralnej ewidencji pojazdów przez stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów informacjami o demontażu, udostępnianiem tych informacji uprawnionym podmiotom, a także powiadamianiem o demontażu, za pomocą systemu, starostów w celu umożliwienia wyrejestrowania pojazdu z urzędu <p>– wymagające dostosowania centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, zostaną sfinansowane ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</p> <p>Szacowany maksymalny koszt dostosowania systemu CEPiK 2.0 do obsługi procesów wprowadzanych lub modyfikowanych w projekcie oraz gromadzenia i udostępniania rozszerzonego zakresu danych jest szacowany na poziomie 17 220 000 zł brutto, przy czym koszt ten obejmuje wszystkie zmiany przewidziane w projekcie w ich najszerszym możliwym wariantcie w zakresie rozwiązań informatycznych i może ulec ograniczeniu na etapie realizacji poszczególnych rozwiązań przewidywanych tym projektem. Oszacowanie faktycznych pełnych kosztów dostosowania systemu CEPiK 2.0 do projektowanej regulacji będzie możliwe na etapie przeprowadzania szczegółowych analiz biznesowo-systemowych dla poszczególnych elementów.</p> <p>Przedmiotowe środki zostały przewidziane w planie finansowym Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</p> <p>Wydatki na uruchomienie nowej usługi online służącej do rejestracji pojazdu (0,5 mln zł) będą ponoszone w ramach wydatków budżetu państwa (część 27 – Informatyzacja) bez konieczności zwiększania limitu wydatków.</p> <p>Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie podstawą do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Zakłada się, że projekt nie będzie miał wpływu na powstanie nowych wydatków dla jst. Nie spowoduje też dodatkowych dochodów dla jst.</p> <p>W związku z niepowstawaniem wydatków i dodatkowych dochodów dla jst wynikających z projektowanych regulacji uznano za niezasadne wypełnianie również dla jst powyższej tabeli (dochody i wydatki) w niniejszym pkt 6 OSR. W tabeli natomiast zasadne jest wskazanie wydatków po stronie administratora centralnej ewidencji kierowców i centralnej ewidencji pojazdów na dostosowanie systemu teleinformatycznego po stronie centralnej wobec regulacji projektowanych w niniejszym projekcie ustawy.</p> <p>Wobec dokonanych poniżej w pkt 6 i 7 OSR szczegółowych szacunków skutkujących:</p>

- zmniejszeniem dochodów jst,
- zmniejszeniem wpływu z tytułu pobieranych opłat ewidencyjnych do Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców,
- zmniejszeniem dochodów producentów tablic rejestracyjnych,
- zmniejszeniem dochodów producenta kart pojazdów i nalepek kontrolnych
- **syntetyczną ilustrację wyników tych szacunków przedstawiono w tabeli nr 1 w załączniku do niniejszej OSR.**

Analogicznie, wobec dokonanych w pkt 7 OSR szacunków skutkujących zmniejszeniem wydatków dla właścicieli pojazdów, syntetyczną ilustrację wyników tych szacunków przedstawiono w **tabeli nr 2 w załączniku do niniejszej OSR.**

Należy wskazać, że wykazane kwoty nie mogą być równoważne („symetryczne”) dla jst i właścicieli pojazdów, ponieważ np. opłata ewidencyjna dotyczy właścicieli pojazdów, a nie stanowi dochodu jst.

Przewiduje się, że na zmniejszenie dochodów jst wpływ będą miały głównie takie zamierzone regulacje jak:

- 1) zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu przez starostę,
- 2) zniesienie obowiązku wydawania nalepki kontrolnej w procesie rejestracji oraz przy przerejestrowaniu pojazdu, a także jej wtórnika,
- 3) wprowadzenie możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, jeżeli właściciel pojazdu składa wniosek o rejestrację pojazdu, który był zarejestrowany na terytorium RP i posiada tablice rejestracyjne zgodne z obecnie obowiązującymi przepisami oraz utrzymane w należytym stanie i czytelne

– **które jednocześnie znacznie zmniejszą zadania organów rejestrujących pojazdy.** Należy jednak wziąć pod uwagę, że dochody jst powinny być odpowiednie do przypadających im zadań.

W związku z powyższym przedstawia się poniżej dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń ilustrujących w konsekwencji skutek zamierzonych regulacji, tj. zmniejszenie dochodów jst przy jednoczesnym zmniejszeniu ich zadań i obciążeń administracyjnych.

Za źródło danych i założeń do obliczeń przyjęto otrzymane z Ministerstwa Cyfryzacji dane z centralnej ewidencji pojazdów za 2017 r., który jako stabilny w zakresie dokonywanych rejestracji pojazdów można uznać jako wykładnię dokonanych szacunków. Są to dane dotyczące:

- liczby pojazdów sprowadzonych z zagranicy, które zostały zarejestrowane w Polsce po raz pierwszy (dla których zgodnie z obowiązującymi przepisami organy rejestrujące pojazdy wydawały kartę pojazdu) – 1 078 936,
- liczby pojazdów zarejestrowanych w kraju, które zostały „przerejestrowane” ze względu na zmianę właściciela – 2 262 196,
- liczby pojazdów, dla których wydano nalepki kontrolne ogółem – 2 959 974,
- liczby pojazdów nowych oraz sprowadzonych z zagranicy, dla których wydano nalepkę kontrolną – 1 589 157.

Poniżej przedstawione dane są wynikiem przyjętej symulacji, która może szacunkowo ilustrować wpływ planowanych regulacji, ponieważ nie jest możliwe dokładne określenie, ile w przyszłości teoretycznie mogłoby zajść przypadków na podstawie obecnego prawa, które zostałyby zmienione zgodnie z zamierzonymi regulacjami wskazanymi w ww. pkt 1 i 2.

1. Szacunkowe zmniejszenie dochodów jst w przypadku zniesienia obowiązku wydawania karty pojazdu przy pierwszej rejestracji pojazdu w Polsce

Przyjmując w oparciu o ww. dane z centralnej ewidencji pojazdów, że w ciągu roku wszystkie organy jst wydały 1 078 936 kart pojazdu, a pobrana przez nie opłata za wydanie jednej karty pojazdu wynosi zgodnie z obowiązującymi przepisami 75,00 zł, to w skali **roku jst z tytułu zniesienia obowiązku wydawania kart pojazdu nie osiągną dochodu 80 920 200 zł (80,92 mln zł).** W skali jednej jst byłoby to szacunkowo zmniejszenie zadań i dochodu z tego tytułu średnio w wysokości 212 947,89 zł (**0,21 mln zł**).

2. Szacunkowe zmniejszenie dochodów jst w przypadku zniesienia obowiązku wydawania nalepek kontrolnych

Przyjmując w oparciu o ww. dane z centralnej ewidencji pojazdów, że w ciągu roku wszystkie organy jst wydały 2 959 974 nalepki kontrolne, a pobrana przez nie opłata za wydanie jednej

nalepki kontrolnej wynosi zgodnie z obowiązującymi przepisami 18,50 zł, to w skali **roku jst z tytułu zniesienia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej nie osiągną dochodu 54 759 519 zł (54,75 mln zł)**. W skali jednej jst byłoby to szacunkowo zmniejszenie zadań i dochodu z tego tytułu średnio w wysokości 144 103, 99 zł (**0,144 mln zł**).

3. Szacunkowe zmniejszenie dochodów jst w przypadku wprowadzenia możliwości zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, jeżeli właściciel pojazdu składa wniosek o rejestrację pojazdu, który był zarejestrowany na terytorium RP i posiada tablice rejestracyjne zgodne z obecnymi przepisami oraz utrzymane w należyтым stanie i czytelne.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami w przypadku przerejestrowania pojazdu i zmiany właściwości miejscowej organu rejestrującego organ wydaje nowe tablice rejestracyjne z kompletem nalepek legalizacyjnych, dowód rejestracyjny i nalepkę kontrolną.

W przypadku gdy właściciel pojazdu miałby możliwość zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, nie musiałby ponosić opłaty za wydanie nowych tablic rejestracyjnych. Dodatkowo nie poniósłby opłaty za wydanie nalepki kontrolnej, tj. opłata przez niego wnoszona zmniejszyłaby się w przypadku pojazdu, dla którego wydawane są tablice samochodowe i nalepka kontrolna, o 80,00 zł + 18,50 zł, tj. o 98,50 zł.

Przyjmując jak powyżej rocznie liczbę pojazdów zarejestrowanych w kraju, które zostały „przerejestrowane” ze względu na zmianę właściciela (2 262 196), oraz szacunkowe założenie, że dla 50% z tych pojazdów właściciele wnioskowaliby o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, to **z tytułu przerejestrowania w porównaniu z dotychczasowym stanem prawnym dochody roczne wszystkich jst zmniejszyłyby się o 111,41 mln zł** (1 131 098 x 98,50 zł). W skali jednej jst byłoby to szacunkowo zmniejszenie zadań i dochodu z tego tytułu średnio w wysokości 293 192,51 zł (**0,29 mln zł**).

Biorąc pod uwagę jednak, że całościowe zmniejszenie dochodu z tytułu zniesienia obowiązku wydawania nalepek kontrolnych zostało ujęte w pkt 2, to przy przerejestrowaniu faktycznie należy ująć zmniejszenie dochodu o opłatę za wydanie tablic samochodowych, tj. o 80,00 zł.

Przyjmując jak powyżej rocznie liczbę pojazdów zarejestrowanych w kraju, które zostały „przerejestrowane” ze względu na zmianę właściciela (2 262 196), oraz szacunkowe założenie, że dla 50% z tych pojazdów właściciele wnioskowaliby o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, to **z tytułu przerejestrowania w porównaniu z dotychczasowym stanem prawnym dochody roczne wszystkich jst zmniejszyłyby się o 90,49 mln zł** (1 131 098 x 80 zł). W skali jednej jst byłoby to szacunkowo zmniejszenie zadań i dochodu z tego tytułu średnio w wysokości 238 125, 89 zł (**0,24 mln zł**).

Mając powyższe na uwadze, uwzględniając łącznie pkt 1–3, szacunkowo w wyniku wprowadzenia założonych regulacji (zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu, nalepki kontrolnej i wprowadzenia możliwości zachowania numeru rejestracyjnego pojazdu) szacunkowo zmniejszyłyby się dochody wszystkich jst o **80,92 mln zł + 54,75 mln zł + 90,49 mln zł = 226,16 mln zł**, natomiast jednej jst średnio o 0,21 mln zł + 0,14 mln zł + 0,24 mln zł = 0,59 mln zł. Należy wyjaśnić, że kwota 90,49 mln zł (a w przeliczeniu na jedną jst – 0,24 mln zł) to wyliczenie dotyczące pkt 3 bez uwzględnienia obniżenia dochodu z tytułu rezygnacji z wydawania nalepek kontrolnych z uwagi na to, że obniżenie dochodu z tytułu wydawania nalepek kontrolnych ujęte zostało całościowo w pkt 2 – 54,75 mln zł.

W procesie tworzenia prawa **należy jednak mieć na uwadze duże oczekiwanie społeczne dokonania zmian w celu uproszczenia procedur związanych z rejestracją pojazdów, co będzie skutkować ułatwieniami dla posiadaczy pojazdów, zmniejszeniem obciążeń administracyjnych zarówno dla nich, jak i dla jst.**

Uwzględniając zniesienie obowiązku wydawania kart pojazdu, nalepek kontrolnych i braku konieczności wydania nowych tablic rejestracyjnych przy zachowaniu dotychczasowego numeru rejestracyjnego, można **również założyć zmniejszenie wpływu z tytułu pobieranych opłat ewidencyjnych do Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców**. Fundusz ten służy utrzymaniu tych ewidencji, a wpływy do tego funduszu powinny być adekwatne do wydawanych dokumentów podlegających opłacie ewidencyjnej.

Korzystając z powyższych danych, można szacunkowo założyć, że wobec:

- liczby pojazdów sprowadzonych z zagranicy, które zostały zarejestrowane w Polsce po raz pierwszy (dla których zgodnie z obowiązującymi przepisami organy rejestrujące pojazdy wydawały kartę pojazdu) – 1 078 936, z tytułu pobieranej opłaty ewidencyjnej (0,50 zł) **za wydanie karty pojazdu można założyć roczne zmniejszenie wpływów do Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców o ok. 0,54 mln zł,**

– liczby pojazdów, dla których wydano nalepki kontrolne – 2 959 974, z tytułu pobieranej opłaty ewidencyjnej (0,50 zł) **za wydanie nalepki kontrolnej można założyć roczne zmniejszenie wpływów do Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców o ok. 1,47 mln zł,**

– zmniejszonej liczby wydanych tablic rejestracyjnych dla 1 131 098 przerejestrowywanych pojazdów z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego z tytułu pobieranej opłaty ewidencyjnej (0,50 zł za tablice) **można założyć roczne zmniejszenie wpływów z tego tytułu do Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców o ok. 0,56 mln zł.**

Szacunkowo w wyniku wprowadzenia założonych regulacji (zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu, nalepki kontrolnej i wprowadzenia możliwości zachowania numeru rejestracyjnego pojazdu) łącznie zmniejszyłyby się rocznie **wpływy z tego tytułu do Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców o ok. 0,54 mln zł + 1,47 mln zł + 0,56 mln zł = 2,57 mln zł adekwatnie do** wydawanych dokumentów podlegających opłacie ewidencyjnej.

Po stronie Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców dostosowanie do wszystkich proponowanych projektem zmian zostanie sfinansowane ze środków zabezpieczonych w ramach Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Całościowy maksymalny koszt dostosowania systemu po stronie centralnej do projektowanych zmian szacuje się wstępnie na kwotę około 17 220 000 zł brutto, przy czym koszt ten obejmuje wszystkie zmiany przewidziane w projekcie w ich najszerszym możliwym wariantcie w zakresie rozwiązań informatycznych i może ulec ograniczeniu na etapie realizacji poszczególnych rozwiązań przewidywanych tym projektem. Oszacowanie faktycznych pełnych kosztów dostosowania systemu CEPiK 2.0 do projektowanej regulacji będzie możliwe na etapie przeprowadzania szczegółowych analiz biznesowo-systemowych dla poszczególnych elementów zakresu.

W przypadku wprowadzanej możliwości rejestracji nowego pojazdu przez przedsiębiorcę zajmującego się sprzedażą nowych pojazdów w imieniu kupującego powstanie usługa online, której produkcja i wdrożenie zostanie sfinansowane ze środków będących w dyspozycji Ministra Cyfryzacji – dotychczasowe doświadczenia wskazują, że koszt usługi o podobnym charakterze i skali wynosi około 0,5 mln zł.

Opinia Centrum Analiz Strategicznych (CAS) w ocenie prognozowanych skutków regulacji wskazała, że poprawnie wskazano podmioty, na które oddziałuje projekt. Jednocześnie w powyżej przedstawionej ocenie wpływu na sektor finansów publicznych oszacowano wpływ na każdy ze wskazanych podmiotów, na które oddziałuje projekt, tj. budżet państwa, jst i administratora Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców,

W ocenie tej wykazano skutek projektowanej ustawy powodujący niepowstawanie nowych wydatków czy dochodów dla jst, ale przedstawiono szacunek zmniejszenia dochodów związany ze zmniejszeniem dotychczasowych zadań dla jst i dla Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Wejście w życie projektowanej regulacji zostało uwzględnione w planie finansowym ww. funduszu na lata 2020–2024.

Wprowadzane zmiany nie będą miały wpływu na realizację innych zadań finansowanych z ww. funduszu.

Dochody jst wynikają z opłat ponoszonych przez właścicieli/posiadaczy pojazdów, którzy postulują uproszczenie procedur, i ten głos należy uznać za decydujący w kwestii zasadności proponowanych rozwiązań.

Minister Cyfryzacji, jako administrator systemu CEPiK 2.0, współpracując z Ministrem Infrastruktury, podzielił wspólny pogląd o potrzebie wdrożenia rozwiązań związanych z omawianym „pakietem deregulacyjnym”.

Ponadto należy odnieść się do kwestii wpływu na organy rejestrujące pojazdy w zakresie wprowadzania do centralnej ewidencji pojazdów informacji o przekroczeniach terminu w związku z niezłożeniem w ustawowym terminie wniosku o rejestrację pojazdu czy też przekroczeniem ustawowego terminu zawiadomienia o nabyciu lub zbyciu pojazdu. Nie zakłada się skutku finansowego tej regulacji na organy rejestrujące pojazdy. Organy te będą przekazywały ww. informacje do centralnej ewidencji pojazdów w ramach pakietu danych i informacji związanych z ww. postępowaniami, przekazywanych obecnie do tej ewidencji, mając zapewnione odpowiednie rozwiązanie teleinformatyczne. Policja zaś już obecnie jest uprawniona do udostępniania jej danych z centralnej ewidencji pojazdów przez administratora systemu CEPiK 2.0.

W konsekwencji zakłada się, że takie rozwiązanie wpłynie na poprawę warunków legalnego obrotu pojazdami i referencyjność danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

Najistotniejszy w przypadku proponowanej regulacji będzie wpływ na zachowanie właścicieli pojazdów w kontekście poprawy przestrzegania przez nich prawa.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną oraz na rodzinę, osoby starsze oraz osoby niepełnosprawne

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							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Przedsiębiorcy prowadzący sprzedaż nowych pojazdów otrzymają możliwość złożenia drogą elektroniczną wniosku o rejestrację pojazdu w imieniu klienta, co – jak się przewiduje – może wywrzeć pozytywny wpływ na rynek pojazdów nowych.						
	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 i zmniejszenia liczby wydawanych dokumentów dla rejestrowanych pojazdów. Przedsiębiorcy prowadzący sprzedaż nowych pojazdów otrzymają możliwość złożenia drogą elektroniczną wniosku o rejestrację pojazdu w imieniu klienta, co – jak się przewiduje – może wywrzeć pozytywny wpływ na rynek pojazdów nowych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby starsze i osoby niepełnosprawne	Dla właścicieli pojazdów zamierzone regulacje wpłyną na zmniejszenie wydatków związanych z rejestracją pojazdu, a tym samym obecnych obciążeń administracyjnych ocenianych społecznie za nadmierne, a także na pozytywne postrzeganie przez nich działalności podmiotów sprzedających nowe pojazdy wobec możliwości załatwiania w ich imieniu formalności w zakresie rejestracji nabywanego nowego pojazdu.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>Dla obywateli planowane regulacje nie spowodują dodatkowych wydatków, będą natomiast skutkowały zmniejszeniem ich wydatków w sprawach związanych z rejestracją pojazdów.</p> <ol style="list-style-type: none"> Jeżeli nastąpi zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu, właściciel pojazdu nie będzie ponosił opłaty za jej wydanie (75,00 zł) oraz opłaty ewidencyjnej (0,50 zł) i zmniejszy się jego wydatki z tego tytułu o 75,50 zł. Korzystając z danych i założeń z pkt 6 – organy rejestrujące pojazdy wydały kartę pojazdu w 2017 r. dla 1 078 936 pojazdów, a tym samym dla tylu właścicieli pojazdów. Traktując jak powyżej dane z roku 2017 jako stabilnego w zakresie dokonywanych rejestracji pojazdów, można je uznać jako wykładnię dokonanych szacunków rocznie również w tym zakresie. W związku z powyższym z tytułu zniesienia obowiązku wydawania kart pojazdu w skali roku dla właścicieli pojazdów można założyć, że szacunkowo zmniejszy się ich wydatki z tego tytułu łącznie o 81,46 mln zł. W przypadku gdy <u>właściciel pojazdu</u> miałby możliwość zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, nie będzie musiał ponosić opłaty za wydanie nowych tablic rejestracyjnych i nalepki kontrolnej, tj. opłata przez niego wnoszona przy przerejestrowaniu pojazdu zmniejszyłaby się w przypadku pojazdu, dla którego wydawane są tablice samochodowe i nalepka kontrolna, o opłatę za wydanie: tablic (80,00 zł) + nalepki kontrolnej (18,50 zł) oraz o opłatę ewidencyjną (1,00 zł), tj. o 99,50 zł. Przyjmując dane i założenia z pkt 6, to z tytułu przerejestrowania w porównaniu z dotychczasowym stanem prawnym w skali roku dla właścicieli pojazdów można założyć, że szacunkowo zmniejszy się ich wydatki z tego tytułu łącznie o 112,54 mln zł (1 131 098 x 99,50 zł). W przypadku gdy właściciel pojazdu nie będzie musiał ponosić opłaty za wydanie 						

nalepki kontrolnej w procesie pierwszej rejestracji pojazdu nowego i sprowadzonego z zagranicy, to **opłata przez niego wnoszona zmniejszyłaby się** o opłatę za wydanie nalepki kontrolnej (18,50 zł) oraz opłatę ewidencyjną (0,50 zł), tj. o 19,00 zł. Biorąc pod uwagę liczbę wydanych nalepek kontrolnych w procesie rejestracji pojazdu nowego oraz sprowadzonego z zagranicy (1 589 157) z tytułu pierwszej rejestracji pojazdu w porównaniu

z dotychczasowym stanem prawnym w skali roku dla właścicieli pojazdów, można założyć, że szacunkowo zmniejszą się ich wydatki o 30,19 mln (1 589 157 x 19,00 zł).

Przy niniejszej ocenie należy wziąć pod uwagę, że w przypadku gdy właściciel pojazdu miałby możliwość zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu i nie będzie musiał mieć wydawanych nowych tablic rejestracyjnych i nalepki kontrolnej, to będzie to skutkowało **zmniejszeniem obciążeń produkcyjnych dla producentów tablic rejestracyjnych i producenta nalepek kontrolnych**. Za zmniejszeniem obciążeń produkcyjnych w tym zakresie pójdzie jednak zmniejszenie dochodów dla producentów tablic rejestracyjnych i producenta nalepek kontrolnych.

Przyjmując powyższe dane i koszty produkcji tablic rejestracyjnych samochodowych na poziomie 40% opłaty za jej wydanie oraz koszty produkcji nalepki kontrolnej na poziomie 60 % opłaty za jej wydanie – szacunkowo można założyć, że:

– zmniejszą się szacunkowo roczne dochody producentów tablic rejestracyjnych o 36,19 mln zł [1 131 098 x (80,00 zł x 0,4)],

– zmniejszą się szacunkowo roczne dochody producenta nalepek kontrolnych o 32,85 mln zł [2 959 974 x (18,50 zł x 0,6)].

Jednocześnie w sytuacji zniesienia obowiązku wydawania karty pojazdu, opierając się na ww. danych i założeniach – zmniejszą się szacunkowo roczne dochody producenta kart o 16,18 mln zł [1 078 936 x (75,00 zł x 0,2)] – przyjmując koszty produkcji karty pojazdu na poziomie 20% opłaty za jej wydanie.

Tak jak wskazano w pkt 6 OSR, wobec dokonanych w pkt 6 i w niniejszym pkt 7 OSR szeregów szacunków skutkujących:

– zmniejszeniem dochodów producentów tablic rejestracyjnych,

– zmniejszeniem dochodów producenta kart pojazdów i nalepek kontrolnych,

– zmniejszeniem wydatków dla właścicieli pojazdów

– **syntetyczną ilustrację wyników tych szacunków przedstawiono odpowiednio w tabeli nr 1 i tabeli nr 2 w załączniku do niniejszej OSR.**

Ponadto należy odnieść się do kwestii wpływu na właścicieli pojazdów wprowadzania do centralnej ewidencji pojazdów informacji o przekroczeniach terminu w związku z niezłożeniem w ustawowym terminie wniosku o rejestrację pojazdu czy też przekroczeniem ustawowego terminu zawiadomienia o nabyciu lub zbyciu pojazdu.

Najistotniejszy w przypadku proponowanej regulacji będzie wpływ na zachowanie właścicieli pojazdów w kontekście poprawy przestrzegania przez nich prawa. Zakłada się, że taki instrument prawny przyczyni się do poprawy przestrzegania przez właścicieli pojazdów obowiązkowego terminu złożenia ww. wniosku lub zawiadomienia, wobec posiadanej świadomości, że informacja taka będzie dostępna dla podmiotów korzystających z centralnej ewidencji pojazdów dla realizacji ich ustawowych zadań (np. Policja, sądy) oraz sankcji (kar pieniężnych), które są określone w art. 140mb ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

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

zwiększenie liczby dokumentów

zmniejszenie liczby procedur

zwiększenie liczby procedur

skrócenie czasu na załatwienie sprawy

wydłużenie czasu na załatwienie sprawy

inne:

inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Komentarz:

Istnieje duże oczekiwanie społeczne dokonania zmian w celu uproszczenia procedur związanych z rejestracją pojazdów, co będzie skutkowało ułatwieniami dla posiadaczy pojazdów, zmniejszeniem obciążeń administracyjnych zarówno dla nich, jak i dla jst.

9. Wpływ na rynek pracy

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

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input checked="" type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu	Ocenia się, że wprowadzenie uproszczeń w procedurach rejestracji pojazdów i zmniejszenie wydatków dla właścicieli pojazdów z tym związanych przyczyni się do poprawy postrzegania administracji publicznej jako przyjaznej dla obywatela oraz uwzględniającej ich wnioski i postulaty.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W przygotowanym projekcie ustawy dla wejścia w życie projektowanych regulacji uwzględniono odpowiednie okresy na przygotowanie teleinformatycznych rozwiązań systemowych dla administracji samorządowej realizującej poszczególne zadania, w szczególności w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i w systemie teleinformatycznym obsługującym zadania organów rejestrujących pojazdy. Uwzględnienia przy tym wymaga również okres potrzebny na dostosowanie przepisów wykonawczych z tym związanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

W opracowywanym projekcie ustawy w ramach zaproponowanego pakietu deregulacyjnego uwzględniono odpowiednie przepisy dla stosowania:

- dotychczasowych regulacji albo wymagań z nimi związanymi (art. 12–16 i art. 25),
- nowych regulacji i rozwiązań technicznych, w szczególności w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów i powiązanych z nim systemie teleinformatycznym obsługującym zadania organów rejestrujących pojazdy oraz wydających uprawnienia do kierowania, mając na uwadze również czas potrzebny na wydanie zmian aktów wykonawczych wynikających ze zmienionych przepisów w projekcie ustawy; wszystkie te elementy wymagają harmonizacji terminów wejścia w życie odpowiednich przepisów projektowanej ustawy, uwzględniając powiązanie tych regulacji z kompetencjami ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw informatyzacji; w związku z tym minister właściwy do spraw informatyzacji, czasem w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających:
 - czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego (art. 17 projektu ustawy),
 - zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu (art. 18 projektu ustawy),
 - przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów i gromadzenie w tej ewidencji danych o przekroczeniach terminów, o których mowa w art. 71 ust. 7 i art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 19 projektu ustawy),
 - generowanie z systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów raportu potwierdzającego dane gromadzone w tej ewidencji (art. 21 projektu ustawy),
 - weryfikację danych o kierującym i wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zatrzymaniu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz o ich zwrocie (art. 22 ust. 1 projektu ustawy),
 - przekazywanie przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów danych o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu (art. 23 projektu ustawy).

Natomiast w art. 20 projektu ustawy wskazano, że każdy z komunikatów, o których mowa w art. 17–19 projektu ustawy, zostanie ogłoszony w terminie co najmniej 5 miesięcy przed wdrożeniem rozwiązania technicznego określonego w danym komunikacie. Komunikaty, o których mowa w art. 21–23 projektu ustawy, zostaną ogłoszone w terminie co najmniej 3 miesięcy przed wdrożeniem rozwiązania technicznego określonego w danym komunikacie.

W art. 29 projektu ustawy określono wejście w życie ustawy projektowanej po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, z określonymi w tym przepisie wyjątkami:

- art. 1 pkt 9 lit. e tiret pierwsze oraz pkt 15, art. 7, art. 8 pkt 1 i 2 oraz art. 22, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia,
 - art. 1 pkt 32 i pkt 37 lit. e, które wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia,
 - art. 1 pkt 1, pkt 10 w zakresie art. 73c, pkt 11 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2c oraz pkt 14, które wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia,
 - art. 1 pkt 10 w zakresie art. 73d, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia,
 - art. 1 pkt 12 w zakresie art. 74b, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.,
 - art. 1 pkt 7, pkt 8 lit. a, lit. b tiret drugie i lit. c, pkt 9 lit. a, lit. c-d oraz lit. e tiret drugie, pkt 13 lit. b, pkt 16 i 17, pkt 18 lit. b oraz c, pkt 20 i 22, pkt 23 lit. a, pkt 24 lit. a tiret drugie i trzecie oraz pkt 28, art. 4 pkt 1 i 2, pkt 4 lit. a oraz pkt 6 lit. a, art. 10–12 oraz art. 28, które wchodzi w życie po upływie 24 miesięcy od dnia ogłoszenia
- oraz z wyjątkami określonymi w pkt 7–12 tego przepisu.

Założono, że 3 miesiące na wejście w życie przepisów, które faktycznie będą w szczególności dotyczyły regulacji opisanych w pkt IV uzasadnienia do projektu ustawy, jest wystarczające, uwzględniając, że nie powoduje to zmian systemowych w stosunku do obecnie obowiązującego stanu prawnego w analogicznym zakresie. Chodzi tu o regulacje w projekcie ustawy wynikające z wniosków z rozpatrywania przepisów wykonawczych na wcześniejszych komisjach prawniczych dotyczące wprowadzenia odpowiednich przepisów materialnych dla spraw uregulowanych obecnie w przepisach wykonawczych.

Oceniono, że wejście w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia art. 1 pkt 10 projektu ustawy w zakresie art. 73d ustawy – Prawo o ruchu drogowym zapewni odpowiedni czas na przygotowanie i wdrożenie przez Transportowy Dozór Techniczny bazy punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium RP oraz wzorów podpisów na wydawanych świadectwach zgodności określanych w procesie homologacji – dla ułatwienia postępowań organów rejestrujących pojazdy w sprawach rejestracji pojazdów.

Minister Cyfryzacji założył, że nowa usługa rejestracji online pojazdu nowego zakupionego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych, która umożliwi rejestrację pojazdu nowego w imieniu kupującego przez ten salon, wejdzie w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia. Jest to czas wystarczający na przygotowanie i obsługę tego rozwiązania.

Natomiast wejście w życie art. 1 pkt 12 projektu ustawy w zakresie art. 74b ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dniem 1 stycznia 2022 r. jest zasadne, uwzględniając, że organy samorządowe powinny mieć zapewniony czas na zaplanowanie swojej działalności w zakresie przekazywania tablic rejestracyjnych wycofanych z użytkowania do producenta tablic.

W wyniku dokonanych uzgodnień projekt ustawy wprowadza 24-miesięczne *vacatio legis* na wejście w życie przepisów wskazanych w art. 29 pkt 6 projektu ustawy, dotyczących zniesienia obowiązku wydawania karty pojazdu oraz nalepki kontrolnej. Uzasadnione to jest tym, że na tego typu zmianę systemową w oznaczeniu pojazdu nalepką kontrolną i w wydawaniu dokumentu, jakim jest karta pojazdu, konieczny jest odpowiedni czas (przyjęto 24 miesiące) na dokonanie odpowiednich zmian w systemie teleinformatycznym rejestracji obsługującym zadania starosty oraz w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów, a także na dokonanie zmiany technologicznej i organizacyjnej przez wytwórcę dokumentów. Istotne jest też zapewnienie spójności, tak aby ww. zmiany systemowe powiązać z wydaniem nowych przepisów wykonawczych.

Ponadto w art. 29 pkt 7–12 projektu powiązано wejście w życie odpowiednich przepisów z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w odpowiednim komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, o którym mowa w art. 17–19 i art. 21–23 projektu ustawy, w tym wejście w życie:

- art. 1 pkt 19 lit. b–e, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 17,
- art. 1 pkt 9 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1a oraz pkt 11 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2d i 2e, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 18
- art. 1 pkt 24 lit. a tiret czwarte oraz lit. b i pkt 25 lit. a tiret pierwsze oraz lit. b, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów i gromadzenie w tej ewidencji danych o przekroczeniach terminów, o których mowa w art. 71 ust. 7 i art. 78 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 19,
- art. 1 pkt 27, który wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających generowanie z systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów raportu potwierdzającego dane zgromadzone w tej ewidencji, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 21,

- art. 1 pkt 2 lit. a tiret pierwsze, pkt 33, 34 i 36, pkt 37 lit. a–d oraz pkt 39–43, art. 2, art. 3, art. 6, art. 8 pkt 3 i 4, art. 9 oraz art. 25, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających weryfikację danych o kierującym pojazdem w centralnej ewidencji kierowców i wprowadzanie do centralnej ewidencji kierowców informacji o zatrzymaniu wydanego w kraju prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz o ich zwrocie, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 22 ust. 1,
- art. 1 pkt 21 lit. b oraz art. 4 pkt 3, pkt 4 lit. b–e, pkt 5, pkt 6 lit. b oraz pkt 7 i 8, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów danych o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 23.

W art. 24 projektu ustawy wprowadzono przepis umożliwiający migrację danych, zgromadzonych obecnie lokalnie przez organy właściwe do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, zawartych w profilu kandydata na kierowcę, do centralnej ewidencji kierowców. Przekazywanie danych rozpocznie się po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

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.)

Załącznik do OSR ilustrujący wyniki przedstawionych szacunków w pkt 6 i 7 OSR (na podstawie danych wskazanych w pkt 6 i 7 OSR).

Załącznik do Oceny Skutków Regulacji (OSR)
do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw
(UD19) – ilustrujący wyniki przedstawionych szacunków w pkt 6 i 7 OSR
 (na podstawie danych wskazanych w pkt 6 i 7 OSR)

Tabela nr 1

Podmioty, dla których wystąpi zmniejszenie dochodów według OSR	Szacunkowe zmniejszenie dochodów według OSR (rocznie)			
	Z tytułu uchylecia obowiązku wydawania karty pojazdu (mln zł)	Z tytułu możliwości zachowania krajowego numeru rejestracyjnego i niewydawania nalepki kontrolnej	Z tytułu uchylecia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej (mln zł) (pojazdy nowe i sprowadzone z zagranicy)	łącznie (mln zł)
Jednostki samorządu terytorialnego (jst)	80,92 dla jednej jst – 0,21	90,49 dla jednej jst – 0,24	54,75 dla jednej jst – 0,14	226,16 dla jednej jst – 0,59
Fundusz Specjalny Centralnej Ewidencji Pojazdów	0,54	0,56	1,47	2,57
Producenci tablic rejestracyjnych		36,19		
Producent kart pojazdu	16,18			49,03
Producent nalepek kontrolnych			32,85	

Tabela nr 2

Właściciele pojazdów	Szacunkowe zmniejszenie wydatków według OSR		
	Z tytułu uchylecia obowiązku wydawania karty pojazdu	Z tytułu możliwości zachowania numeru rejestracyjnego i niewydawania w takim przypadku nalepki kontrolnej	Z tytułu uchylecia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej (pojazdy nowe i sprowadzone z zagranicy)
	75,50 zł dla jednego obywatela 81,46 mln zł w skali roku dla dokonanych rejestracji	99,50 zł dla jednego obywatela 112,54 mln zł w skali roku dla dokonanych rejestracji	19,00 zł dla jednego obywatela 30,19 mln zł w skali roku dla dokonanych rejestracji

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr UD19 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów - kontynuacja poprzedniego projektu UD515)

Stosowanie do § 51 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) przedstawia się raport z konsultacji publicznych i opiniowania.

Przedmiotem konsultacji był projekt ustawy prowadzony wspólnie przez Ministra infrastruktury i Ministra Cyfryzacji, którego celem jest:

- wprowadzenie ułatwień dla obywateli (właścicieli pojazdów, w tym przedsiębiorców), w szczególności zmniejszenie liczby wydawanych dokumentów, dostosowanie procedur administracyjnych do ich potrzeb oraz zmniejszenie w związku z tym odpowiednio zadań i obciążeń administracyjnych dla organów samorządowych w zakresie dotyczącym procedury rejestracji i oznaczania pojazdów, ich rejestracji czasowej, wyrejestrowania, czy też czasowego wycofania pojazdu z ruchu; proponowane uproszczenia dotyczą:
 - zniesienia obowiązku wydawania karty pojazdu;
 - wprowadzenia możliwości zachowania na wniosek właściciela pojazdu dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu;
 - wprowadzenia możliwości rejestracji pojazdu lub czasowej rejestracji pojazdu na wniosek właściciela pojazdu przez starostę właściwego również ze względu na miejsce czasowego zamieszkania;
 - wprowadzenia możliwości czasowej rejestracji pojazdu na wniosek właściciela pojazdu w przypadku konieczności przejazdu pojazdu z miejsca jego zakupu lub odbioru również przez starostę właściwego dla miejsca zakupu lub odbioru pojazdu;
 - wprowadzenia powiązania czasowej rejestracji pojazdu w celu wywozu za granicę z czynnością wyrejestrowania pojazdu z urzędu;
 - rozszerzenia katalogu pojazdów czasowo wycofywanych z ruchu;
 - zniesienia obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu dowodu własności, jeśli od uprzedniej ostatniej rejestracji pojazdu nie nastąpiła zmiana w zakresie własności pojazdu.
 - zniesienia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej i jej wtórnika;
 - wprowadzenia możliwości rejestracji drogą elektroniczną nowego pojazdu przez przedsiębiorcę zajmującego się sprzedażą nowych pojazdów samochodowych;
 - uproszczenia związane z recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz wyrejestrowaniem pojazdu, powiązane z rozwiązaniami w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów;
- poprawa warunków legalnego obrotu pojazdami i referencyjności danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów;
- potrzeba wprowadzenia przepisów regulujących lub modyfikujących na poziomie ustawy obecne rozwiązania systemowe, w tym między innymi dotyczące systemu teleinformatycznego rejestracji, wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych z państwami członkowskim - w warunkach wdrożenia projektu CEPIK 2.0;
- uwzględnienie na poziomie ustawy wniosków Rządowego Centrum Legislacji z dotychczasowych komisji prawnych poprzez wprowadzenie wymagających uzupełnienia odpowiednich ustawowych przepisów materialnych w zakresie dotyczącym rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych;

- potrzeba wprowadzenia ułatwień dla obywateli i uproszczenia procedur w oparciu o dane dostępne w centralnych rejestrach m.in. w centralnej ewidencji kierowców poprzez wprowadzenie rozwiązań umożliwiających zniesienie obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie prawa jazdy;
- potrzeba nadania raportowi generowanemu z usługi Mój Pojazd mocy dokumentu potwierdzającego dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów.

Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt ustawy został skierowany w ramach konsultacji publicznych pismem DTD.3.0210.2.2019 z dnia 21 maja 2019 r. do środowisk reprezentujących:

1) organy samorządowe dokonujące czynności w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, tj.:

- Związku Powiatów Polskich,
- Unii Metropolii Polskich,
- Związku Miast Polskich,
- Wojewody Mazowieckiego,

a także do Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji i bezpośrednio do urzędów większych miast obsługujących znaczną ilość posiadaczy pojazdów (Urząd Miasta St. Warszawy, Urząd Miasta Poznania, Urząd Miasta Krakowa).

2) branżę producentów tablic rejestracyjnych i podmiotów wprowadzających do obrotu pojazdy tj.:

- Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Producentów Tablic Rejestracyjnych,
- Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,
- Związku Dealerów Samochodów,

a także do producenta dokumentów komunikacyjnych – Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.

Wskazano termin na zgłaszanie uwag – 14 dni od dnia otrzymania pisma. Nie przeprowadzono tzw. pre-konsultacji projektu.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji do ww. projektu wpłynęły uwagi z Urzędu Miasta Krakowa, Urzędu Miasta Poznania, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Producentów Tablic Rejestracyjnych, Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Związku Dealerów Samochodów, Polskiej Izby Ubezpieczeń, Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A., Fundacji Recyklingu Rewitalizacyjnego, Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO i osoby fizycznej. Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie” poinformowała o braku uwag do ww. projektu.

Zgłoszone uwagi zostały wyjaśnione w sposób przedstawiony w tabelach uwag i zamieszczone na stronie internetowej RCL.

W ramach konsultacji publicznych ww. projektu ustawy odbyły się trzy spotkania uzgodnieniowe:

- w dniu 7 czerwca 2019 r. z udziałem przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa, Urzędu Miasta Poznania, MC i MI,
- w dniu 26 czerwca 2019 r. z udziałem przedstawicieli Polskiej Izby Ubezpieczeń, Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, MC i MI,

- w dniu 28 czerwca 2019 r. z udziałem przedstawicieli Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, MŚ, MC i MI.

Spotkanie w dniu 7 czerwca 2019 r. odbyło się jako pierwsze z cyklu spotkań uzgadniających, istotne dla tego projektu z przedstawicielami środowiska reprezentującego organy rejestrujące pojazdy i wydające uprawnienia do kierowania pojazdami, które przesłały uwagi do przedmiotowego projektu. Wszystkie uwagi zgłoszone przez urzędy zostały omówione, wyjaśnione bądź odpowiednio uwzględnione w ww. projekcie.

Efektom spotkania z przedstawicielami ubezpieczycieli w dniu 26 czerwca 2019 r. i dalszych roboczych konsultacji jest uzgodnienie brzmienia projektu ww. ustawy w zakresie czasowego wycofania pojazdów z ruchu.

W wyniku spotkania w dniu 28 czerwca 2019 r. z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Cyfryzacji i Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów uzgodniono zmianę ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2018 r. poz. 578 i poz. 1479).

Poprawiony projekt został zamieszczony na stronie internetowej RCL z jednoczesnym przekazaniem w dniu 09 lipca 2019 r. do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, stosownie do ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. z 2005 r. Nr 90, poz. 759). W dniu 12.07.2019 r. i 15.07.2019 r. odbyło się Posiedzenie Zespołu ds. Społeczeństwa Informacyjnego oraz Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST. Na posiedzeniu plenarnym KWRiST w dniu 17.07.2019 r. przyjęto wniosek o upoważnienie do wydania opinii wiążącej do tego projektu przez Zespół ds. Infrastruktury (...) KWRiST, co nastąpiło w dniu 24.07.2019 r. Zespół ten wydał negatywną opinię wiążącą do tego projektu uwzględniając, że projekt powoduje zmniejszenie dochodów jednostek samorządu terytorialnego.

Tabela uwag zgłoszonych w ramach konsultacji stanowi załącznik do niniejszego raportu.

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

Projekt 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 (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

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

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), przedmiotowy projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy

TABELA UWAG

do projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw - UD515 (konsultacje publiczne) - I etap po spotkaniu w dniu 7 czerwca 2019 r. z jednostkami, które zgłosiły uwagi.

Lp	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Jednostka zgłaszająca uwagi	Dotyczy resortu	Stanowisko resortu
1	projekt	1. Podstawową kwestią jest stopień szczegółowości tego aktu normatywnego. Uwagę zwraca przeniesienie rozwiązań z poziomu rozporządzeń /aktów wykonawczych/ na poziom ustawy. Tak rozbudowany akt prawny o charakterze kierunkowym traci swoją tożsamość, jest również trudny w ponownej legislacji /jeśli oczywiście legislacja będzie przebiegała poprzez Sejm w głosowaniu/.	Małgorzata Kaniewska Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Stopień szczegółowości związany z przeniesieniem rozwiązań z poziomu rozporządzeń jest wyjaśniony w uzasadnieniu do projektu UD515; wynika to z uwzględnienia wniosków z rozpatrywania przepisów wykonawczych na wcześniejszych komisjach prawniczych w Rządowym Centrum Legislacji.
2	- Art. 1 pkt 1 w zakresie art. 87	2. W art.1 <u>ust.11</u> proponujemy zmienić sformułowanie: „salon sprzedaży pojazdów samochodowych” na „przedsiębiorca prowadzący sprzedaż pojazdów samochodowych”;	Małgorzata Kaniewska Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Zaproponowane brzmienie przepisu jest spójne ze słownictwem stosowanym w PRD oraz ustawą o podatku akcyzowym. Przepis ten będzie omawiany na dalszym etapie uzgodnień projektu.
3	- Art. 1 pkt 5 lit. a w zakresie	2. W art.1 <u>ust.5</u> rezygnacja z tych oznakowań spowoduje uszczuplenie dochodów	Małgorzata Kaniewska Prezes Ogólnopolskiego	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r.

<p>art. 71 ust. 2</p> <p>- Art. 1 pkt 7 lit. a w zakresie art. 73 ust. 1</p> <p>- Art. 1 pkt 7 lit. c w zakresie art. 73 ust. 2b</p> <p>- Art. 1 pkt 7 lit. d w zakresie art. 73 ust. 3</p> <p>- Art. 1 pkt 11 lit. a w zakresie art. 75 ust. 2</p> <p>- Art. 1 pkt 13 w zakresie art. 76</p> <p>- Art. 1 pkt 17</p>	<p>powiatów w stopniu odczuwalnym przez wszystkie jednostki. Oznakowanie dodatkowe, niezależne od tablic rejestracyjnych bardzo się sprawdziło i godnym zauważenia jest pomysł nowego oznakowania w postaci nalepki wraz z oznaczeniem zasilania pojazdu, a przedstawiany przez PWPW;</p>	<p>Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji</p>		<p>Nie przewiduje się zmiany koncepcji rezygnacji z nalepki kontrolnej w projekcie UD515 przyjętym przez Zespół ds. Programowania Prac Rządu.</p> <p>Nie wyklucza to rozpatrzenia poza tym projektem pomysłu nowego oznakowania, którego warstwa elektroniczna współdziałałaby z innymi rozwiązaniami i systemami informatycznymi.</p>
--	---	--	--	--

	<p>w zakresie art. 78b</p> <p>- Art. 1 pkt 19 w zakresie art. 79c</p> <p>- Art. 1 pkt 21 lit. b w zakresie art. 80b pkt 9</p>				
4	<p>- Art. 1 pkt 7 lit. b w zakresie art. 73</p>	<p>2. W art.1 <u>ust. 7 pkt b</u> zwracamy uwagę, że to rozwiązanie będzie wymagało głębszej legislacji na poziomie rozporządzeń, z uwagi na ewidentną kolizję z prowadzeniem ewidencji pojazdów i obiegiem akt ewidencyjnych pojazdów.</p>	<p>Małgorzata Kaniewska Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szeferów Wydziałów Komunikacji</p>	<p>MI</p>	<p>Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Kwestie akt pojazdu z zachowanym numerem rejestracyjnym i ich archiwizacji będą przedmiotem przepisów wykonawczych przygotowywanych do projektu ustawy UD515 na podstawie delegacji art. 76 ust.1 pkt 3 Prd (szczegółowe czynności organów).</p> <p>Temat ten będzie przedmiotem uzgodnień w ramach prac legislacyjnych nad projektem rozporządzenia wykonawczego. W wyniku dyskusji na spotkaniu 7.06.2019 r. założono, że w omawianym przypadku będzie prowadzona archiwizacja elektroniczna dokumentów w celu zmniejszenia obciążeń dla organów</p>

					rejestrujących pojazdy
5	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c	2. W art.1 <u>Art. 73c</u> to nowe rozwiązanie wymaga również doprecyzowania i regulacji na poziomie rozporządzeń w : <u>pkt 7</u> - dopuszcza się przedkładania kopii dokumentów /nie jest to przewidziane dotychczas/; <u>pkt 10</u> - dokumenty winny być niezwłocznie przekazywane organowi rejestrującemu, który z mocy prawa jest odpowiedzialny za prowadzenie ewidencji akt; <u>pkt 12</u> - wykreślić .	Małgorzata Kaniewska Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. (łącznie z pozostałymi uwagami wniesionymi przez organy rejestrujące do proponowanego art. 73c) Wyniku dyskusji zaproponowano: - wykreślenie w art. 73c ust. 5, 11 i 12 oraz sankcji z art. 140mb; - uspoźnienie słownictwa nabywca i właściciel; - dodanie przepisu, zgodnie z którym salon będzie potwierdzał autentyczność załączonych do wniosku dokumentów (w szczególności chodzi o pełnomocnictwo udzielone w formie papierowej), co pozwoli aby archiwizacja tych dokumentów była w pełni elektroniczna; - dodanie do ust. 6 przepisu zgodnie z którym wniosek będzie zawierał dane kontaktowe salonu lub upoważnionego przedstawiciela salonu; - dodanie w definicji salonu, że chodzi o salon znajdujący się na terytorium RP; - odbiór przesyłki na koszt odbiorcy; - MC przygotowuje propozycję zapisu do dnia 11.06.2019 r. określające co dzieje się z dokumentami w przypadku gdy salon zaprzestaje

					działalności;
6	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73d ust. 1	2. W art.1 <u>Art. 73d pkt 1</u> wykreślić; to jest kompetencja organu, który rejestruje pojazd.	Małgorzata Kaniewska Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r.. Uwaga nieuwzględniona. Niejasne jest sformułowanie, że jest to kompetencja organu rejestrującego.
7	- Art. 1 pkt 11 lit. b w zakresie art. 75 ust. 4-6	2. W art.1 <u>Art. 75</u> zdziwienie budzi określania progowe cen blankietów rejestracyjnych.	Małgorzata Kaniewska Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Sposób określenia zaproponowanego przepisu materialnego wyniku z techniki prawodawczej. Ustawa i ten przepis będzie jeszcze przedmiotem oceny komisji prawniczej w Rządowym Centrum Legislacji.
8	- Art. 21 ust. 3 pkt 1	<u>Art. 21 ust.3 pkt 1</u> niezrozumiała jest konieczność zapewnienia przez organ rejestrujący interoperacyjności swojego systemu teleinformatycznego.... a jaka jest rola PWPW w tym zakresie, w kontekście systemów „Pojazd” i „Kierowca” ?	Małgorzata Kaniewska Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. MC zaproponowało uwzględnienie tej uwagi i wprowadzenie do projektu analogicznego przepisu jak w art. 75e dotyczącego interoperacyjności - poprzez dodanie do ustawy o kierujących pojazdami art. 19a.
9	projekt	Analiza projektu zmian ustawy Prawo o ruchu drogowym z 14 maja 2019 roku (druk nr UD 515) wskazuje trzy zasadnicze kierunki tej nowelizacji, istotne z punktu	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Propozycje przedstawione w projekcie ustawy UD515 zostały

	<p>widzenia zadań starostów dotyczących rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia obciążeń finansowych mieszkańców, przy równoczesnej utracie dochodów samorządów, • zmniejszenie liczby wydawanych dokumentów, • sumaryczny czas pracy urzędnika i obsługi mieszkańca pozostaje teoretycznie bez zmian, w praktyce może wymagać zwiększenia, a mógłby zostać skrócony. <p>Przed wszystkim nastąpi znaczne zmniejszenie dochodów powiatów ziemskich i miast na prawach powiatu bez zmniejszenia zadań rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy. Przykładowo w Urzędzie Miasta Krakowa obniżenie dochodów wyliczone na podstawie danych z 2018 roku będą wynosić około:</p> <p>15600 kart pojazdów x 60,06 zł = 936936 zł; 77100 nalepek kontrolnych x 6,68 zł = 515028 zł; 56200 Pozwoleń Czasowych x 12,42 = 698004 zł; 25800 tablic rej. x 64,50 zł = 1664100 zł RAZEM -3 814068 zł.</p> <p>W opinii UMK, konsekwencją wprowadzonych zmian będzie wzrost zadań nałożonych na organy rejestrujące. Brak karty pojazdu, nalepki kontrolnej oraz w większości przypadków zniesienie obowiązku rejestracji czasowej nieznacznie</p>	UM Kraków	<p>przyjęte przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu. Nie założono obecnie takich zmian systemowych jak sugerowane w tej uwadze (nadruk blankietów dowodów rejestracyjnych przez starostwa, a nie jak dotychczas przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A.). Nie przewiduje się zmiany koncepcji przedstawionej w projekcie ustawy UD515.</p> <p>Kwestia dochodów wynikających z zadań jst jak również brak przesłanek do rekompensaty została przedstawiona w OSR. Nie należy przesądzać o realnych stratach urzędów uwzględniając, że dochody jst powinny być odpowiednie do przypadających im zadań mając na uwadze obowiązującą w tym zakresie zasadę konstytucyjną.</p>
--	---	-----------	--

	<p>zmniejszy czas jednostkowy rejestracji pojazdu (o około 1 minutę, tj. 3%), natomiast projekt nakłada na starostów nowe zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> • czasowego wycofania z ruchu samochodów osobowych, • archiwizacja teczek pojazdów oznaczonych tablicami rejestracyjnymi z wyróżnikami innych starostw (konieczne będzie dostosowanie archiwów) • wysyłanie dokumentów i tablic rejestracyjnych do właścicieli pojazdów lub dealerów. <p>Te nowe zadania pochłoną więcej czasu niż ewentualne oszczędności wyliczone poprzednio.</p> <p>Na pewno jest korzystnym dla właścicieli pojazdów, że zmniejszono listę obowiązkowych dokumentów rejestracyjnych oraz konieczność wożenia z sobą prawa jazdy. Jednakże nie wykorzystano okazji by skrócić procedury rejestracji pojazdów do jednej wizyty w urzędzie. Nadal mieszkańcy są zmuszeni do dwukrotnego odwiedzenia urzędu w czasie procesu rejestracji.</p> <p>Znacznym uproszczeniem byłoby wprowadzenie nadruku blankietów dowodów rejestracyjnych przez starostwa, a nie jak dotychczas przez Polską Wytwórnę Papierów wartościowych. Wtedy rejestracja pojazdu następowałaby podczas jednej wizyty obywatela w Urzędzie. Tak uproszczona procedura rejestracji pojazdów zmniejszyłaby ilość</p>			
--	--	--	--	--

		<p>czynności urzędniczych i co najistotniejsze, dałaby znaczące oszczędności w czasie obsługi, co mogłoby zmniejszyć straty w dochodach starostw.</p> <p>Pierwszym uzasadnieniem dla nadruku dowodu rejestracyjnego w starostwie jest zniesiony obowiązek posiadania go przez kierowcę. Tym samym jego znaczenie przy kontroli na drodze zostało sprowadzone do zera. Główne znaczenie uzyskały dane zgromadzone w systemie elektronicznym. Drugim uzasadnieniem jest zniesienie obowiązku wydawania pozwolenia czasowego w niektórych procedurach.</p> <p>Należy docenić, że wnioskowane zmiany znoszą niektóre obowiązki właścicieli pojazdów, niemniej jednak na jednostki samorządu terytorialnego nakładają dodatkowe zadania i rozszerzają zakres czynności rejestracyjnych. Reasumując, wprowadzenie w życie proponowanych zmian powinno nastąpić wraz z przyznaniem samorządom rekompensaty za utratę dochodów.</p> <p>Ponadto w załączniku przesyłam szczegółowe uwagi o charakterze merytorycznym do zapisów zawartych w projekcie zmian.</p>			
10	- Art. 1 pkt 6 lit. c w zakresie art. 72 ust. 4	<p>Proszę dodać zapis „lub dowodu rejestracyjnego w przypadku przerejestrowania pojazdu”</p> <p>Przepis jest stosowany również w sytuacji</p>	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. łącznie z pkt 25 tabeli uwag.

		zmiany właściciela lub zmiany numeru rejestracyjnego. Zmiana danych w dowodzie oznacza, że dokument nie jest wtórnikiem.			Uwaga uwzględniona Proponuje się uzupełnienie w zaproponowanym ust. 4 w art. 72 końcowego sformułowania: „... niezbędne do wydania dowodu rejestracyjnego albo wtórnika dowodu rejestracyjnego.”
11	- Art. 1 pkt 7 lit. a w zakresie art. 73 ust. 1	Proszę pozostawić dotychczasowy zapis o rejestracji pojazdu wg. miejsca zamieszkania. Miejscem zamieszkania osoby fizycznej jest miejsce w którym przebywa z zamiarem stałego pobytu (art. 25 kc). Obecny zapis nie budzi wątpliwości i jest wystarczający do określenia właściwości miejscowej organu rejestrującego. Pojęcie czasowego pobytu zawiera się w definicji zamieszkania, więc dodanie punktu 2 nic nie wnosi do treści przepisu.	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona. Pkt 2 w ust. 1 art. 73 zostanie wykreślony. Rozważone zostanie dodanie w projekcie wyrazów „albo czasowego zamieszkania” ewentualnie wystosowanie komunikatu do organów rejestrujących wskazujący, że przez zamieszkanie należy również zamieszkanie czasowe. W przypadku komunikatu MC prześle wkład w postaci linku do usługi meldunkowej. Pkt 2 w ust. 1 art. 73 zostanie wykreślony. Rozważone zostanie dodanie w projekcie wyrazów „albo czasowego zamieszkania”. Przyjęto jednak wykreślenie pkt 2 w ust. 1 w art. 73 ale dodano w projekcie wyrazy „albo czasowego zamieszkania” uwzględniając sygnały obywateli o problemach z rejestracją pojazdu w miejscu czasowego zamieszkania.
12	- Art. 1 pkt 7 lit. b	Zmiana powinna umożliwić wydanie tablic rej. z tym samym numerem rejestracyjnym	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r.

	<p>w zakresie art. 73 ust. 1c</p>	<p>(wtórnik) bez konieczności wydania nowego dowodu rejestracyjnego.</p> <p>Możliwa jest sytuacja pozostania przy tym samym wyróżniku tablic rejestracyjnych. Brak zatem podstaw do wymiany dokumentu.</p>	<p>Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków</p>	<p>UM Kraków wyjaśnił, że uwaga dotyczy sytuacji w której o wydanie dodatkowej tablicy rejestracyjnej (z czcionką zwężoną) zwraca się osoba, której pojazd jest oznaczony tablicami rejestrującymi z czcionką normalną.</p> <p>Uzgodniono, że aby uniknąć wątpliwości urzędów kwestia ta może być uregulowana w rozporządzeniu wykonawczym (rejestracja i oznaczanie pojazdów). Na spotkaniu MI wyjaśniło, że jako tablice niezgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a PRD należy uznać tzw. czarne tablice rejestracyjne oraz tablice z flagą Polski.</p> <p>[Komentarz: Wniosek o rejestrację pojazdu będzie składał nowy właściciel pojazdu. Przy zachowaniu nawet dotychczasowego numeru rejestracyjnego konieczne jest wydanie zarówno decyzji o rejestracji pojazdu uwzględniając kpa oraz wydanie nowego dowodu rejestracyjnego. Natomiast w przypadku tylko zmiany danych obecnego właściciela pojazdu zastosowanie będzie miał zaproponowany art. 74a ust. 3 i obowiązek wydania nowego dowodu</p>
--	-----------------------------------	--	---	--

					rejestracyjnego bez decyzji o rejestracji pojazdu.]
13	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73b ust. 5	Konieczna weryfikacja i określenie prawidłowych punktów kontaktowych. Obecnie niektóre punkty kontaktowe nie współdziałają w zakresie rejestracji pojazdów. Urzędy nie odpowiadają na pytania (np. Francja).	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga dotyczy działania pozaustawowego. Adresy punktów kontaktowych są aktualizowane. Brak współdziałania niektórych punktów kontaktowych nie wynika z faktu, że adresy są nieprawidłowe tylko z nieprawidłowości działania poszczególnych administracji.
14	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c ust. 1	Wykreślenie zapisu. Obecny stan prawny pozwala na rejestrację pojazdu na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez właściciela.	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. (łącznie z pozostałymi uwagami wniesionymi przez organy rejestrujące do proponowanego art. 73c) ustalenia przy uwadze pkt 5.
15	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c ust. 5	Wykreślenie zapisu. Norma bez sankcji i możliwości zastosowania, sprzeczna z innymi przepisami, jeśli salon lub jakikolwiek inny pełnomocnik złoży wniosek po terminie, organ rejestrujący jest obowiązany wniosek przyjąć i zrealizować.	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. (łącznie z pozostałymi uwagami wniesionymi przez organy rejestrujące do proponowanego art. 73c) ustalenia przy uwadze pkt 5.
16	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c ust. 7	Proponuje się zapis: „Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dołącza się w postaci elektronicznej:” Salon sprzedaży dołącza, do wniosku składanego elektronicznie, dokumenty w	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. (łącznie z pozostałymi uwagami wniesionymi przez organy rejestrujące do proponowanego art. 73c) ustalenia przy uwadze 5.

		formie skanów. Nie ma potrzeby różnicowania, czy będą to skany oryginału czy kopii.			
17	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c ust. 9-10	Konieczność doprecyzowania przepisów dotyczących kosztów doręczeń Możliwe zwroty przesyłek spowodują wzrost kosztów doręczenia (ponownej wysyłki). Przepis ten nakłada dodatkowe obowiązki i spowoduje wzrost kosztu utrzymania dodatkowych etatów.	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. (łącznie z pozostałymi uwagami wniesionymi przez organy rejestrujące do proponowanego art. 73c) ustalenia przy uwadze 5.
18	- Art. 1 pkt 9 lit. b w zakresie art. 74 ust. 1a	Wykreślenie zapisu. Czasowa rejestracja powinna być możliwa dla każdego obywatela zamieszkującego na terenie starostwa. Obowiązek meldunkowy występuje po upływie trzech miesięcy od zamieszkania. Osoby zameldowane w innym starostwie lecz zamieszkałe na terenie starostwa w którym chcą zarejestrować czasowo (i na stałe) pojazd, nie powinny być pozbawiane tej możliwości.	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Analogicznie jak w przypadku uwagi pkt 11.
19	- Art. 1 pkt 9 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2c	Możliwość jednoetapowej rejestracji bezpośrednio u starosty. Likwidacja czasowej rejestracji pojazdu w przypadkach wskazanych w przepisie powoduje, że niezasadna jest podwójna wizyta klienta w urzędzie (złożenie wniosku, odbiór dowodu). Postuluje się wprowadzenie możliwości bezpośredniego, przy złożonym wniosku, drukowania przez starostę stałego dowodu rejestracyjnego. Za tym rozwiązaniem przemawia także brak obowiązku posiadania	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Nie założono obecnie takich zmian systemowych jak sugerowane w tej uwadze - drukowanie przez starostę stałego dowodu rejestracyjnego

		<p>przy sobie dowodu rejestracyjnego (właściwe służby weryfikują pojazd w CEP). Dowód rejestracyjny utracił poprzednie znaczenie (brak konieczności stosowania nadzwyczajnych zabezpieczeń dowodu przez PWPW).</p> <p>Dla organów samorządowych realizujących zadanie rejestracji pojazdów, rozwiązanie to może spowodować znaczące obniżenie kosztów zadania ze względu na skrócenie czasu obsługi.</p>			
20	- Art. 1 pkt 10 w zakresie art. 74a ust. 1	<p>Wykreślenie warunku posiadania ważnego okresowego badania technicznego.</p> <p>Są to czynności materialno-techniczne. Wniosek o wydanie wtórnika jednej tablicy rejestracyjnej spowoduje konieczność rejestracji czasowej w celu przeprowadzenia badania technicznego.</p>	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona.
21	- Art. 1 pkt 10 w zakresie art. 74a ust. 5 pkt 2	<p>Proponuje się zapis: „W przypadku wniosku, o którym mowa w ust. 3 i 4, starosta w dniu jego złożenia, na wniosek właściciela pojazdu albo posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5, wydaje pozwolenie czasowe oraz zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne.”.</p> <p>Przepis zawiera błąd stylistyczny i merytoryczny. Projektodawca niepotrzebnie użył czasownika „dokonuje”, ponieważ zaraz po nim jest słowo „wydaje”. Czasownik „dokonuje” powinien zostać przeniesiony do art. 74a ust. 5 pkt 1. Z przepisu należy usunąć datę ważności tablic rejestracyjnych</p>	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona w zakresie poprawy sformułowania. Wyraz „dokonuje” ze zdania wstępnego do przeniesienia w art. 74a do pkt 1 w ust. 5.

		(wadliwie wskazano, że są one ważne do czasu wydania dowodu rejestracyjnego).			
22	- Art. 1 pkt 16 lit. c w zakresie art. 78a ust. 4a	<p>Należy określić sposób weryfikacji powodu wycofania z ruchu (np. zaświadczenie przedsiębiorcy dokonującego naprawę oraz doprecyzować możliwość przedłużenia okresu wycofania.</p> <p>Dopuszczenie możliwości wycofania czasowego może spowodować nadużywanie tego przepisu przez właścicieli i pojazdy będą wycofywane nie z powodu uszkodzeń pojazdu, lecz zamiaru uchylania się od obowiązku ubezpieczenia OC. Projekt nie zakłada żadnych czynności kontrolnych czy wycofanie czasowe jest spowodowane uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji pojazdu. Brzmienie przepisu sugeruje, że ustawodawca nie przewidział możliwości przedłużenia czasowego wycofania samochodu osobowego do maksymalnego okresu 12 miesięcy. Zatem, w przypadku gdy wnioskodawca złoży wniosek o wycofanie pojazdu np. na 3 miesiące po czym będzie chciał przedłużyć ten okres np. z powodu problemów z jego naprawą o kolejny kilka miesięcy (do maksymalnego okresu 12 miesięcy), to w myśl przepisu będzie to mógł uczynić dopiero po upływie 3 lat od zakończenia tego 3 miesięcznego okresu wycofania.</p>	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów i Kierowców UM Kraków	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. łącznie z uwagą i odniesieniem z pkt 40 tabeli uwag. Wyjaśniono, że okres na jaki pojazd zostanie czasowo wycofany to od 3 do 12 miesięcy Właściciel pojazdu określi na jaki okres pojazd zostanie czasowo wycofany z ruchu bez możliwości przedłużenia tego okresy tj. np. jeżeli zostanie wydana decyzja o czasowym wycofaniu z ruchu na 4 miesiące to nie będzie możliwości jego przedłużenia do 12 miesięcy.
23	- Art. 1 pkt 18 lit. b	Oświadczenie umożliwiające wyrejestrowanie pojazdu powinno być obowiązkowym załącznikiem do podania o	Witold Krupiarz Dyrektor Wydziału Ewidencji Pojazdów	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona.

	<p>w zakresie art. 79 ust. 3b</p>	<p>rejestrację ze względu na wywóz za granicę.</p> <p>Proponowany przepis pozwala na rejestrację czasową lecz nie pozwala na wyrejestrowanie w przypadku odmowy przez właściciela pojazdu złożenia oświadczenia o odpowiedzialności karnej.</p>	<p>i Kierowców UM Kraków</p>	<p>Uwzględniona propozycja MI:</p> <p>w art. 1 w pkt 9 w zmianie art. 74 dodanie litery e) w brzmieniu:</p> <p>„e) po ust. 5 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:</p> <p>„6. W przypadku gdy właściciel zamierza skorzystać z wyrejestrowania pojazdu z urzędu, o którym mowa w art. 79 ust. 3b, to wnioskując o czasową rejestrację pojazdu na podstawie ust. 2 pkt 2 lit. a, składa oświadczenie, że pojazd zostanie wywieziony za granicę. Składający to oświadczenie pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”</p> <p>Wówczas należałoby zmienić brzmienie proponowanego art. 79 ust. 3b:</p> <p>„3b. Organ, o którym mowa w ust. 1, dokonuje również wyrejestrowania pojazdu z urzędu, w przypadku gdy wydane zostało pozwolenie czasowe na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. a,</p>
--	-----------------------------------	---	------------------------------	---

					i właściciel pojazdu złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 74 ust. 6.”
24	- Art. 1 pkt 1 w zakresie art. 87	Wprowadzanie obowiązku sprzedaży pojazdów w lokalu, nałoży na organy rejestrujące dodatkowe zadanie weryfikacji posiadania przez salon sprzedaży lokalu. Nie wnosi to żadnej wartości dodanej do całej procedury rejestracji, a wprowadzi dodatkowe zadanie. Należy zwrócić również uwagę, że prawdopodobnym jest, że w niedalekiej przyszłości pojawią się salony sprzedaży nieposiadające fizycznego lokalu, a działalność prowadzące w internecie. Ponadto w jaki sposób badać, czy salon sprzedaży jest autoryzowany. Nie istnieje żaden centralny rejestr podmiotów autoryzowanych.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. (łącznie z pozostałymi uwagami wniesionymi przez organy rejestrujące do proponowanego art. 73c) ustalenia przy uwadze pkt 5. Przedmiotowa definicja będzie jeszcze przedmiotem dyskusji na konferencji uzgadniającej z resortami uwzględniając uwagę RCL do tej definicji (powiązaną również z uwagą Związku Dealerów Samochodów).
25	- Art. 1 pkt 6 lit. c w zakresie art. 72 ust. 4	Proponowany przepis spowoduje, że w przypadku utraty dowodu rejestracyjnego i konieczności zarejestrowania pojazdu na nowego nabywcę nie będzie możliwości skorzystania z tej procedury, gdyż dotyczy ona jedynie wtórnika dowodu rejestracyjnego, a przy przerejestrowaniu nie wydaje się wtórnika dowodu, tylko dowód rejestracyjny. Proponuje się zatem rozszerzenie możliwości skorzystania z tej procedury przy każdej utracie dowodu rejestracyjnego, również w przypadku przerejestrowania pojazdu.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. łącznie z pkt 10 tabeli uwag Uwaga uwzględniona. Proponuje się uzupełnienie w zaproponowanym ust. 4 w art. 72 końcowego sformułowania: „... niezbędne do wydania dowodu rejestracyjnego albo wtórnika dowodu rejestracyjnego.”
26	- Art. 1 pkt 7 lit. a	Wprowadzenie nowego rozwiązania w zakresie czasowego przebywania jest zbędne.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r.

	w zakresie art. 73 ust. 1	<p>Obecnie pojazd rejestrujemy ze względu na miejsce zamieszkania i nie ma znaczenia jak długo zamieszkanie trwa. Przepisy nie zawierają definicji zamieszkania, zatem stosujemy ogólne zasady kodeksu cywilnego. Możliwe jest zatem zarejestrowanie pojazdu dla osoby, która zamieszkuje w danym powiecie. Nie trzeba weryfikować jak długo ktoś mieszka. Wprowadzenie czasowego pobytu jest zatem zbędne.</p> <p>Co więcej brak definicji „czasowego pobytu” wprowadzi dużo zamieszania w jego definiowaniu, będą problemy czy pobyt to zamieszkanie, a skoro zamieszkanie, to podlega obowiązkowi meldunkowemu i dlatego wówczas, ktoś ma definiować, że będzie przebywał w danym powiecie przez dłużej niż 6 miesięcy. Kolejne pytanie czy pobyt ma być deklaratoryjny, czy może rejestracji dokonujemy dopiero po upływie 6 miesięcy? Co w sytuacji, gdy, ktoś deklaruje, że będzie przebywał 6 miesięcy w danej miejscowości, a wyprowadzi się przed upływem tego terminu?</p> <p>Ponadto rozwiązanie to wprowadzi dodatkową biurokrację, gdyż organ rejestrujący będzie obowiązany weryfikować czas pobytu. Przepis nie zawiera również wskazania w jaki sposób organ miałby to weryfikować.</p> <p>Sugeruje się zatem niewprowadzanie tego rozwiązania, gdyż już teraz możliwe jest zarejestrowanie pojazdu w powiecie, którym przebywa się jedynie czasowo.</p>	Spraw Obywatelskich i Upnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania		Analogicznie jak w pkt 11 tabeli uwag.
27	- Art. 1	W analizowanej sytuacji organ rejestrujący	Bartosz Pelczarski	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu

<p>pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1a i 1b</p>	<p>wydaje decyzję o rejestracji pojazdu, ale dowodu rejestracyjnego nie wydaje ponieważ tego dowodu jeszcze nie ma, bo zostanie dopiero wyprodukowany. Sugeruje się zatem wykreślenie wyrazów „dowód rejestracyjny”</p> <p>Ponadto: Sugeruje się, aby przy przerejestrowaniu pojazdu nie trzeba było ponownie legalizować tablic rejestracyjnych, gdyż są zalegalizowane. Będzie to bardzo korzystne dla obywatela, bo nie będzie musiał fizycznie przynosić do urzędu tablic, będzie można je zatem przymocować w sposób trwały i uniknąć ich kradzieży. Z doświadczenia wiemy, że przynoszenie tablic jest jedną z najbardziej krytykowanych przez obywateli czynności w procesie rejestracji pojazdu. Wydaje się ponadto, że urzędnik nie musi oceniać stanu tablic bo obowiązkiem obywatela jest utrzymanie ich w należytym stanie.</p>	<p>Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania</p>	<p>7.06.2019 r.</p> <p>UM Poznań uznał uwagę za nieaktualną.</p> <p>W kontekście legalizacji tablic wyjaśniono, że sposób legalizacji tablic zostanie określony we właściwym rozporządzeniu wykonawczym (tryb legalizacji tablic rejestracyjnych). [Komentarz: nie przewiduje się zmiany koncepcji przedstawionej w projekcie UD515 przyjętym przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu].</p> <p>Wniosek o rejestrację pojazdu będzie składał nowy właściciel pojazdu. Zgodnie z przyjętą koncepcją dla przypadku określonego w art. 73 ust. 1a i 1b przy zachowaniu dotychczasowego numeru rejestracyjnego konieczne jest wydanie zarówno decyzji o rejestracji pojazdu uwzględniającej kpa oraz wydanie nowego dowodu rejestracyjnego. W omawianym przypadku należy mieć jeszcze na uwadze do czasu wyprodukowania dowodu rejestracyjnego możliwość dokonania adnotacji, o której mowa w zaproponowanym art 74 ust. 2c albo jeśli niespełnione są</p>
---	---	---	--

					<p>jednocześnie warunki z tego przepisu - czasową rejestrację pojazdu z urzędu.</p> <p>Nie zakłada się w przepisie ustawowym rezygnacji z legalizacji tablic rejestracyjnych przy przerejestrowaniu pojazdu. Natomiast tryb legalizacji to zakres przepisów wykonawczych określanych na podstawie art. 75c pkt 2 Prd.</p> <p>To, że właściciel pojazdu ma obowiązek utrzymania tablic w należytym stanie to nie oznacza, że one będą w takim stanie.</p> <p>Natomiast w przypadku tylko zmiany danych obecnego właściciela pojazdu zastosowanie będzie miał zaproponowany art. 74a ust. 3 i obowiązek wydania nowego dowodu rejestracyjnego bez decyzji o rejestracji pojazdu.</p>
28	- Art. 1 pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1b	Wprowadzenie tego zapisu powoduje zwiększenie biurokracji. Często po zakupie pojazdu nowy właściciel nie ma już kontaktu ze sprzedającym i uzyskanie takiej zgody będzie kłopotliwe. Problem pojawi się w przypadku sprzedaży pojazdu nabytego w wyniku spadku, bo uzyskanie zgody będzie niemożliwe.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona poprzez rezygnację z ust. 1b w art. 73.

		<p>Czy zgoda dotyczyć ma jedynie zbywcy, który jest wpisany w dowód rejestracyjny, czy też każdego zbywcy, który nie zarejestrował pojazdu na siebie.</p> <p>Powyższe wątpliwości, jednoznacznie wskazują, że nie ma racjonalnych przesłanek do żądania takiej zgody. W przypadku jej braku, obywatel będzie inaczej traktowanych niż pozostali, którzy mają tablice zwykłe i mogą dokonać rejestracji taniej.</p> <p>Sugeruje się niewprowadzania takiego obowiązku.</p>			
29	- Art. 1 pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1d	Przy wydaniu dodatkowej tablicy rejestracyjnej należy przewidzieć sytuację, gdy następuje przerejestrowanie pojazdu ale nie będzie rejestracji czasowej, czyli sytuację, o której mowa w art. 74 ust. 2c pkt. 1 w brzmieniu z proponowanej zmiany.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MI	<p>Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona organy rejestrujące przyjęły wyjaśnienia MI: dokonując adnotacji organ rejestrujący nie będzie jeszcze miał wyprodukowanej tablicy rejestracyjnej dodatkowej z dotychczasowym numerem rejestracyjnym. W sytuacji jeśli będą spełnione warunki nie będzie czasowej rejestracji pojazdu (art. 74 ust. 2c), to po wyprodukowaniu wydany będzie dowód rejestracyjny i decyzja o rejestracji pojazdu czyli nastąpi zarejestrowanie pojazdu. Wówczas w nowym dowodzie rejestracyjnym organ będzie dokonywał czynności związanych z wydaniem dodatkowej tablicy.]</p>
30	- Art. 1	Starosta nie odmawia wydania decyzji o	Bartosz Pelczarski	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu

	pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1i	rejestracji pojazdu, tylko odmawia rejestracji pojazdu.	Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania		7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona.
31	- Art. 1 pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1i pkt 2	Określenie „wykorzystany w niewłaściwy sposób” jest określeniem zbyt ogólnym i będzie problem z jego zdefiniowaniem. W praktyce nie spotkaliśmy się z taką informacją zawartą z SIS. Sugeruje się doprecyzować określenie.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Słownictwo powinno być spójne z przywołaną ustawą w tym przepisie.
32	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c ust. 1 pkt 1	Cała procedura dotycząca rejestracji pojazdów przez salon lub upoważnionego przedstawiciela salonu w chwili obecnej działania na ogólnych zasadach dotyczących pełnomocnictw wynikających z KPA. Zbędnym wydaje się zatem tworzenie odrębnej procedury w zakresie jedynie rejestracji pojazdów nowych. Obecną sytuację prawną można jedynie dostosować do procedury elektronicznej. Jeśli jednak procedura miałaby pozostać to należy ją doprecyzować, ponieważ wiąże się z nią dużo wątpliwości: 1. Wniosek powinien zawierać dane kontaktowe pełnomocnika i właściciela (z doświadczenia wiemy, że wnioski elektroniczne zawierają wiele błędów i najszybszym sposobem ich usunięcia jest kontakt bezpośredni);	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. (łącznie z pozostałymi uwagami wniesionymi przez organy rejestrujące do proponowanego art. 73c) Wyjaśnienia przy uwadze pkt 5.

		<ol style="list-style-type: none"> 2. Należy określić co i kto robi z dokumentami w przypadku gdy salon zaprzestaje działalności; 3. Należy określić, kto przekazuje dokumenty do uprawnionych organów, jeśli takowych zażądata; 4. Należy określić, co dzieje się z dokumentami po upływie 5 lat (organy rejestrujące brakują dokumenty dopiero po wyrejestrowaniu pojazdu, a zatem nie może być sytuacji, że jeśli pojazd zarejestrowany został zgodnie z omawianą procedurą, to oryginały dokumentów przechowywane są znacząco krócej niż rejestrowany w tradycyjny sposób); 5. Należy określić, gdzie przechowywane są wnioski i dokumenty elektroniczne dostarczone do organu rejestrującego czy jest to system POJAZD czy wewnętrzne systemy urzędu. 6. Należy również zobowiązać dostawcę systemu POJAZD do przygotowania rozwiązań umożliwiających bezpośrednie przyjęcie wniosków elektronicznych do systemu POJAZD bez konieczności ich ręcznego przenoszenia. 7. Co zrobić w sytuacji, gdy wniosek złożony zostanie przez salon sprzedaży, posiadający swoją siedzibę w innym kraju członkowskim? (podpis elektroniczny innego kraju 			
--	--	---	--	--	--

		członkowskiego musimy uznawać).			
33	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c ust. 9	Przesłanie dokumentów do salonu, na koszt nabywcy jest praktycznie niemożliwe. Z posiadanej przez nas wiedzy operator pocztowy nie świadczy takiej usługi.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MC	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. (łącznie z pozostałymi uwagami wniesionymi przez organy rejestrujące do proponowanego art. 73c) Wyjaśnienia przy uwadze pkt 5.
34	- Art. 1 pkt 9 lit. a i b w zakresie art. 74 ust. 1,1a i 1b	Uwaga dotycząca czasowego pobytu taka sama jak w pkt. 26	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Analogicznie jak w przypadku uwagi 11.
35	- Art. 1 pkt 9 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2c	Należy doprecyzować, czy chodzi o spełnienie jednego z tych warunków, czy wszystkich jednocześnie.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona poprzez uzupełnienie sformułowania w zdaniu wstępnym w art. 74 ust. 2c: „, ... , w przypadku gdy spełnione są jednocześnie następujące warunki:” [Komentarz: Chodzi o spełnienie wszystkich trzech warunków jednocześnie.]
36	- Art. 1 pkt 9 lit. c w zakresie art. 74 ust. 2d	Proponuje się zmienić moment wydawania decyzji o rejestracji, przenosząc go z momentu odbioru dowodu rejestracyjnego na moment wpisania do centralnej ewidencji. Pozostawienie proponowanego rozwiązania spowoduje zamęt prawny, gdyż pojazd	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. w powiązaniu z uwagą pkt 27 tabeli uwag. Uzgodniono, że zostanie zmieniona kolejność działania urzędu określona w tym przepisie: organ rejestrujący

		<p>zostanie wpisany do Centralne Ewidencji Pojazdów, a prawnie nie będzie zarejestrowany. Będzie to wywoływać duże wątpliwości co do jego stanu prawnego. Proponuje się również odstąpienie od ponownej legalizacji tablic rejestracyjnych, tak jak ma to miejsce w przypadku wydawania wtórnika dowodu, gdzie część znaku legalizacyjnego znajdująca się w dowodzie rejestracyjnym zastępowana jest adnotacją z numerem znaku.</p> <p>Takie rozwiązanie da możliwość wysyłki dowodu rejestracyjnego do właściciela pojazdu. Może stać się to bardzo pożądaną zmianą dla właścicieli, gdyż nie będzie konieczności dwukrotnej wizyty w urzędzie. Przy takim rozwiązaniu należy również zlikwidować konieczność zwrotu dowodu rejestracyjnego przedkładanego do rejestracji w sytuacji, gdy rejestracja dokonywana jest bez rejestracji czasowej. Takie rozwiązanie jest możliwe, ponieważ aktualne dane dowodu rejestracyjnego zamieszczone są w CEP. Wykorzystanie nieaktualnego dowodu rejestracyjnego nie będzie możliwe, bo oprócz aktualnych danych w CEP, będzie adnotacja w dowodzie rejestracyjnym o której mowa w art. 74 ust. 2c pkt 3.</p>	Urzędu Miasta Poznania		<p>będzie legalizował dotychczasowe tablice rejestracyjne. Następnie będzie wydawał decyzję o rejestracji i dowód rejestracyjny.</p> <p>Wydanie i odbiór decyzji powiązany z przepisami kpa.</p> <p>Unieważnienie, zwrot czy zatrzymanie dowodu rejestracyjnego przez organ rejestrujący w sytuacji przerejestrowania pojazdu to kwestia przepisów wykonawczych do tego projektu ustawy na podstawie art. 76 ust.1 pkt 1 albo pkt 3 Prd.</p>
37	- Art. 1 pkt 10 w zakresie art. 74a ust. 6	Należy wprowadzić możliwość wysyłki dowodu rejestracyjnego na koszt właściciela.	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona.

			Poznania		
38	- Art. 1 pkt 10 w zakresie art. 74b	<p>Wprowadzenie takiego rozwiązania spowoduje realną stratę dla urzędów, gdyż w chwili obecnej część urzędów sprzedaje tablice zełmowane, a część w której odbierane są tablice przez dostawcę tablic, cena nowych jest skalkulowana na niższym poziomie.</p> <p>Zapis ustawowy o konieczności zwrotu tablic do dostawcy, spowoduje, że dostawcy nie będą mieli motywacji do uwzględniania cen złomu w cenie nowych tablic.</p>	<p>Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania</p>	MI	<p>Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie tego przepisu było uzgadniane na spotkaniu ze Związkiem Powiatów Polskich.</p> <p>Nie podziela się poglądu że przepis spowoduje realną stratę dla urzędów.</p> <p>Tym bardziej wobec zaproponowanego przepisu wszystkie urzędy będą mieli podstawę utrzymania korzystnych cen zamawianych nowych tablic, w której skalkulowane będą tablice oddawane - z korzyścią dla urzędów.</p>
39	- Art. 1 pkt 11 lit. b w zakresie art. 75 ust.4	<p>Proponowane zmiany z zakresie likwidacji części dokumentów oraz możliwość pozostawienia tablic rejestracyjnych spowodują realne straty dla powiatów.</p> <p>Proponowane zmiany niestety nie wiążą się ze zmniejszeniem pracochłonności w zakresie rejestracji pojazdu, bo wydanie nalepki na szybę czy wydanie karty pojazdu zajmuje ułamek części całego procesu. Nadal 99% wykonywanych czynności będzie konieczne do zrealizowania. Nie wpłynie to zatem na zmniejszenie zatrudnienia w organach rejestrujących.</p> <p>Co więcej część nowych rozwiązań będzie wiązała się ze zwiększeniem pracochłonności np. obsługa wniosków elektronicznych</p>	<p>Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania</p>	MI	<p>Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Nie przewiduje się zmiany koncepcji przedstawionej w projekcie ustawy UD515 przyjętym przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu.</p> <p>Kwestia dochodów została przedstawiona w OSR. Nie należy przesądzać o realnych stratach urzędów uwzględniając, że dochody jst powinny być odpowiednie do przypadających im zdań mając na uwadze obowiązującą w tym</p>

	<p>przesyłanych przez salon sprzedaży a następnie organizacja wysyłki gotowych dokumentów. Z doświadczenia np. przy wnioskach elektronicznych lub zameldowaniach przesyłanych elektronicznie wiemy, że ich obsługa jest dłuższa o ok. 50%. Należy zatem przypuszczać, że w przypadku rejestracji pojazdów będzie podobnie.</p> <p>Sugeruje się zatem odstąpienie od pobierania opłat za wydawane dokumenty i zastąpienie tej opłaty, opłatą za wykonaną czynność rejestracji pojazdu. Opłatę należy tak skalkulować, aby obywatele nie musieli więcej zapłacić za rejestrację pojazdu, a organy rejestrujące otrzymały kwoty adekwatne do wykonywanych czynności, a nie wydawanych dokumentów.</p> <p>W znacznym stopniu ograniczy to opór organów rejestrujących przed proponowanymi zmianami w zakresie likwidacji części dokumentów.</p> <p>Jeśli opłaty miałyby pozostać od wydawanych dokumentów, to proponowane w projekcie ustawy zmiany przyczynią się do zmniejszenia dochodów Poznania w poniższych kwotach:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) likwidacja PC – 1.300.000 zł. b) likwidacja karty pojazdu – 2.300.000 zł. c) likwidacja nalepki kontrolnej – 1.200.000 zł. d) brak konieczności wymiany dowodu z powodu braku miejsca – 1.000.000 zł. e) brak konieczności wymiany tablic – 			zakresie konstytucyjną zasadę.
--	---	--	--	--------------------------------

		2.000.000 zł. Razem spowoduje to uszczuplenie dochodów m. Poznania o ok. 7.800.000 zł. co stanowi ok. 43% dochodów.			
40	- Art. 1 pkt 16 lit. c w zakresie art. 78a ust. 4a	Należy doprecyzować, że liczenie 3 lat rozpoczyna się od daty zakończenia poprzedniego wycofania. Ponadto uzależnienie wycofania samochodu osobowego od konieczności naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji spowoduje, że organ obowiązany będzie do weryfikacji czy wycofanie spełni ten wymóg, a nie określono w jaki sposób miałyby być to sprawdzane. Ponadto po upływie terminu wycofanie właściciel powinien zostać zobowiązany do złożenie wniosku o przywrócenie wniosku pod rygorem kary. Z doświadczenia wiemy, że właściciele pojazdów wycofanych z ruchu nie przywracają ich, a nie istnieją obecnie możliwości przymuszenia ich do tego. Jak traktować pojazd, któremu upłynął termin wycofania, ale pojazd nie został przywrócony do ruchu, bo właściciel nie złożył stosownego wniosku?	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 7.06.2019 r. Uwaga uwzględniona. Do uwzględnienia w projekcie doprecyzowania, że liczenie 3 lat rozpoczyna się od daty zakończenia poprzedniego wycofania (po upływie 3 lat od dnia, w którym zakończyła się ważność poprzedniej decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu). W kwestii nieobciążania urzędu weryfikacją czy wycofanie spełni wymóg konieczności naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji, uzgodniono uzupełnienie w projekcie obowiązku złożenia do wniosku o czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego oświadczenia przez właściciela pojazdu o konieczności wykonania ww. naprawy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.
41	Dodatkowe Sugestie UM	Ponadto tak duża zmiana przepisów w zakresie rejestracji pojazdów, powinna stać się przyczynkiem do usprawnienia całego procesu rejestracji. Sugeruje się zatem:	Bartosz Pelczarski Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i	MI, MC	Odniesienie do przekazanych sugestii omówione na spotkaniu 7.06.2019 r.:

Poznań	<p>1. Rejestracja czasowa z urzędu powinna całkowicie zostać zlikwidowana. Właściciel pojazdu wnioskuje o rejestrację pojazdu, a urząd wydaje mu decyzję o czasowej rejestracji pojazdu. Powoduje to, że do końca nie wiadomo czy pojazd jest zarejestrowany, czy też nie. Przyczynia to również do „nadużyć” w zakresie masowego rejestrowania pojazdów na reeksport. Podmioty rejestrują pojazd, dostają decyzję o rejestracji czasowej z urzędu, informacja trafia do CEP, a następnie przed odbiorem dowodu stałego podmioty sprzedają pojazdy i wnioskuje o umorzenie postępowania w sprawie rejestracji, a w kolejnym kroku o zwrot akcyzy. Proponuje się aby po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu wydawana była od razu decyzja o rejestracji pojazdu. Jeśli obywatel potrzebowałby pozwolenia czasowego, to można mu je wydać, ale w większości przypadków obywatel może poruszać się po kraju bez PC. Takie rozwiązanie umożliwiłoby przesyłanie dowodu rejestracyjnego do właściciela pocztą.</p> <p>2. Wprowadzić do systemu POJAZD lub CEP informacji o opłacie akcyzy w przypadku pojazdów sprowadzonych. W chwili obecnej do rejestracji należy przedłożyć zaświadczenie o opłacie akcyzy. Zaświadczenie takie drukowane jest z systemu ZEFIR i nie posiada żadnych zabezpieczeń. Organy rejestrujące mogą, choć</p>	Uprawnień Komunikacyjnych Urzędu Miasta Poznania	<p>1. Dodatkowe sugestie odnoszą się do kwestii nieobjętych projektem UD515.</p> <p>Propozycje przedstawione w projekcie ustawy UD515 zostały przyjęte przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu. Nie założono obecnie takich zmian systemowych jak sugerowane w pkt 1.</p> <p>2. Realizacja wniosku o sprawdzaniu obowiązku celnego/akcyzowego w systemach informatycznych organów rejestrujących należy do MF i MC. Podstawy prawne w tym zakresie są już zapewnione w przepisach ministra do spraw transportu. MC wyjaśniło, że możliwe będzie wprowadzenie takiego rozwiązania systemowego do końca br.</p> <p>3. W projekcie ustawy UD515 przyjętym przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu nie założono sugerowanego zakresu zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz w przepisach celnych.</p> <p>4. Kwestie akt pojazdu z zachowanym numerem rejestracyjnym i ich archiwizacji będą przedmiotem przepisów</p>
--------	---	--	---

	<p>nie muszą weryfikować, czy przedkładane zaświadczenie jest autentyczne. Zdarzają się sytuacje, że do wniosku przedkładane są zaświadczenia fałszywe. Umieszczenie informacji o spełnieniu obowiązku celnego/akcyzowego w systemach informatycznych organów rejestrujących przyczyni się do uszczelnienia systemu poboru opłat, jak również zmniejszy obciążenia biurokratyczne dla obywatela. Podobne rozwiązanie wprowadzono w zakresie SIS i działa ono zadowalająco.</p> <p>3. Sugerujemy również ujednoczenie przepisów i definicji zawartych w ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz przepisach celny. Ich obecna niespójność powoduje wiele zamieszania zarówno dla obywateli, jak i organów rejestrujących i celnych.</p> <p>4. Proponowana zmiana w zakresie możliwości pozostawienia tablic rejestracyjnych przy przerejestrowaniu pojazdu z innego powiatu, spowoduje, że pojawią się problemy z układaniem akt pojazdów w archiwach, gdyż układane są one zgodnie z numerem rejestracyjnym. Należy w przepisie te kwestię rozwiązać. Lepszym rozwiązaniem jednak byłoby wprowadzenie archiwizacji dokumentów tylko w formie elektronicznej. Wszystkie oryginały dokumentów zwracane są właścicielowi, a organ posiadałby jedynie fotokopie tych dokumentów. Dowód rejestracyjny, który utracił swą ważność, bo pojazd został</p>		<p>wykonawczych przygotowywanych do projektu ustawy UD515 na podstawie delegacji art. 76 ust.1 pkt 3 Prd (szczegółowe czynności organów).</p> <p>5. Adresatem propozycji dotyczącej zasady pobierania i ewidencjonowania opłaty ewidencyjnej i rozpatrzenia takiego wniosku jest MC, które przedstawiło na spotkaniu wyjaśnienia w tej sprawie.</p> <p>6. Procedura nieodebrania przesyłki to nie przedmiot regulacji Prawa o ruchu drogowym i tego projektu.</p>
--	--	--	---

	<p>przerejestrowany, jest jednym z nielicznych dokumentów, których nie zwraca się obywatelowi (zwraca się nieważny dowód osobisty, prawo jazdy, paszport). Sytuacja taka powoduje, że archiwa muszą istnieć. Obecnie dokumentacja dotycząca rejestracji pojazdów jest tak duża, że organy rejestrujące mają ogromny problem z zapewnieniem odpowiednich pomieszczeń. Wprowadzenie tylko archiwizacji elektronicznej spowoduje realne oszczędności w organach.</p> <p>5. Zmianie powinny ulec zasady pobierania i ewidencjonowania opłaty ewidencyjnej. Obecny system jej ewidencjonowania i raportowania jest niezwykle czasochłonny, wskazywanie ile poszczególnych dokumentów/czynności zostało wykonanych wymaga dużego nakładu pracy. Wystarczyłoby, aby po zakończeniu miesiąca CEPiK przedkładałby informację ile środków dany organ powinien przekazać z tytułu opłaty ewidencyjnej.</p> <p>6. Z uwagi na proponowane w ustawie rozwiązania w zakresie przesyłania dokumentów na koszt właściciela pojazdu, należy opracować procedurę takiej wysyłki w kontekście jej nieodebrania. Należy ustalić co dzieje się z tymi dokumentami, czy należy je wysyłać ponownie czy pozostają w organie oraz kto pokryje koszt przesyłki nieodebranej i jej zwrotu i jak to ewentualnie wyegzekwować od właściciela pojazdu.</p>			
--	--	--	--	--

TABELA UWAG II etap

do projektu ustawy UD515 z dnia 14 maja 2019 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (konsultacje publiczne) – II etap spotkanie uzgadniające w dniu 26.06.2019 r.

Lp	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Jednostka zgłaszająca uwagi	Dotyczy resortu	Stanowisko resortu
1	- Art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73c	<p>I. Art. 73c projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (dalej „Projekt ustawy”) Zgodnie z propozycją zmian w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym (dalej „PRD”) proponuje się umożliwienie dokonywania rejestracji pojazdów za pośrednictwem salonu sprzedaży pojazdów samochodowych. Nabywca pojazdu będzie mógł upoważnić ten salon lub uprawnionego przedstawiciela salonu do: <i>„1) złożenia wniosku o rejestrację pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 1 lub 2) odbioru z organu rejestrującego decyzji o czasowej rejestracji pojazdu, o której mowa w art. 74 ust 2 pkt 1, wraz z pozwoleniem czasowym i zalegalizowanymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi.”</i></p> <p>W ocenie UFG, zaproponowane rozwiązanie wiąże się jednak z pewnymi trudnościami, których rozwiązanie nie zostało przewidziane w nowym porządku prawnym. Dotychczas na podstawie art. 84 ust. 2 pkt 1) lit. d) ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2018 r., poz. 473, z późn.zm., dalej „Ustawa”) organy właściwe w sprawach rejestracji pojazdów zobowiązane są do przeprowadzenia kontroli spełnienia obowiązku</p>	Elżbieta Wanat-Poleć Prezes Zarządu Małgorzata Ślepowrońska Członek Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego	MC/MI	<p>Uwaga wyjaśniona na spotkaniu w dniu 26.06.2019 r.</p> <p>W korespondencji drogą elektroniczną UFG w dniu 27.06.2019 r. przesłał odpowiedź, w której poinformował, że w zakresie zmian dot. obowiązku kontroli przez organ dokonujący rejestracji pojazdu obowiązku spełnienia ubezpieczenia, odstępuje od zgłoszonej uwagi.</p>

		<p>zawarcia umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej „OC p.p.m.”). Odbywa się to najczęściej przy odbiorze dowodu rejestracyjnego, gdzie pracownicy Wydziału Komunikacji przy wydawaniu dokumentu weryfikowali fakt posiadania i ważność umowy ubezpieczenia OC p.p.m.</p> <p>Zgodnie natomiast z art. 29 ust. 1 pkt. 1) Ustawy posiadacz pojazdu mechanicznego jest zobowiązany zawrzeć umowę OC p.p.m. najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem pojazdów historycznych, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu. Przez rejestrację pojazdu natomiast rozumieć należy już jego czasową rejestrację zgodnie z art. 74 PRD, skutkującą wydaniem pozwolenia czasowego.</p> <p>Zgodnie z propozycją nowelizacji przepisów (art. 73c ust. 9), w przypadku rejestrowania pojazdu za pośrednictwem salonu sprzedaży pojazdów samochodowych <i>„decyzję o czasowej rejestracji pojazdu wraz z pozwoleniem czasowym i zalegalizowanymi tablicami rejestracyjnymi starosta:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) przekazuje uprawnionemu przedstawicielowi salonu sprzedaży pojazdów samochodowych albo</i> <i>2) przesyła do salonu sprzedaży pojazdów samochodowych, za pośrednictwem operatora pocztowego, na koszt nabywcy nowego pojazdu samochodowego zgodnie z upoważnieniem, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 albo</i> <i>3) przekazuje nabywcy pojazdu albo</i> <i>4) przesyła nabywcy pojazdu na adres wskazy we wniosku, na jego koszt.”</i> <p>Zgodnie z powyższym, w przypadku przesłania ww. dokumentów i tablic, organ dokonujący rejestracji pojazdów nie będzie miał możliwości</p> 			
--	--	--	--	--	--

		<p>zweryfikowania faktu posiadania przez posiadacza pojazdu mechanicznego ważnego ubezpieczenia OC p.p.m. dla rejestrowanego pojazdu.</p> <p>W związku z powyższym Fundusz proponuje wprowadzenie obowiązku weryfikacji przez organ dokonujący rejestracji pojazdów, faktu posiadania ważnego ubezpieczenia OC p.p.m., w momencie wydania dowodu rejestracyjnego.</p> <p>Posiadacz pojazdu mechanicznego powinien posiadać ważne ubezpieczenie OC p.p.m. od dnia rejestracji, tj. od momentu wydania pozwolenia czasowego. W związku z tym w przypadku wydania dowodu rejestracyjnego organ rejestrujący pojazd weryfikowałby, czy ubezpieczenie OC p.p.m. obejmuje okres od wydania pozwolenia czasowego. W związku z faktem, że art. 73c ust. 10 Projektu ustawy dopuszcza możliwość osobistego odbioru decyzji o rejestracji i dowodu rejestracyjnego, jak również przesłanie wskazanych dokumentów na adres właściciela pojazdu mechanicznego, weryfikacja ubezpieczenia OC p.p.m. mogłaby się odbywać w dwóch trybach.</p> <p>W pierwszym przypadku, w momencie odbioru osobistego decyzji o rejestracji pojazdu i dowodu rejestracyjnego przedstawiciel organu rejestrującego pojazd mógłby weryfikować fakt posiadania ważnego ubezpieczenia OC p.p.m., na podstawie okazanej przez posiadacza pojazdu polisy OC. W przypadku wysyłki dokumentów, na adres wskazany przez posiadacza pojazdu mechanicznego, wówczas organ dokonujący rejestracji pojazdu mógłby w Centralnej Ewidencji Pojazdów (dalej „CEP”), zweryfikować, czy od chwili wydania pozwolenia czasowego posiadacz pojazdu mechanicznego posiadał ważne ubezpieczenie OC p.p.m.</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>W przypadku, gdyby organ dokonujący rejestracji stwierdził brak takiego ubezpieczenia lub gdyby ubezpieczenie OC p.p.m. nie obejmowało pełnego okresu od daty wydania pozwolenia czasowego, wówczas na mocy art. 84 ust. 2 pkt 1) lit. d) organ informowałby Fundusz o niespełnieniu obowiązku posiadania ważnej umowy ubezpieczenia obowiązkowego OC p.p.m.</p> <p>Wprowadzenie proponowanego rozwiązania ma bardzo duże znaczenie dla ochrony uczestników ruchu drogowego, w szczególności poprzez zmniejszanie liczby posiadaczy pojazdów niespełniających ustawowego obowiązku posiadania ważnej umowy OC p.p.m.</p>			
2	<p>- Art. 1 pkt 5 lit. a w zakresie art. 71 ust. 2</p> <p>- Art. 1 pkt 7 lit. a w zakresie art. 73 ust. 1</p> <p>- Art. 1 pkt 7 lit. c w zakresie art. 73 ust. 2b</p> <p>- Art. 1 pkt 7 lit. d w zakresie art. 73 ust. 3</p> <p>- Art. 1 pkt 11 lit. a w zakresie</p>	<p>II. Art. 75 Projekt ustawy</p> <p>W zakresie przedstawionej w art. 75 Projekt ustawy propozycji zmiany przepisów, dotyczącej zniesienia obowiązku stosowania nalepek kontrolnych Fundusz pragnie zwrócić uwagę na dyskusję jaka miała miejsce w tym obszarze w dniu 15 maja 2019 roku, podczas spotkania grupy roboczej ds. przestępczości w zakresie pojazdów mechanicznych działającej przy Insurance Europe w Brukseli. W trakcie tego spotkania wskazywano na wprowadzenie nowych mechanizmów kontroli pojazdów mechanicznych, której założenia opierają się na wprowadzeniu nalepek kontrolnych wyposażonych w specjalny chip. Przyjmuje się, że takie rozwiązanie mogłoby stanowić bardzo cenne źródło informacji służące potwierdzeniu, łącznie z numerami rejestracyjnymi, cech identyfikacyjnych pojazdu. Pierwsze komercyjne implementacje tego typu rozwiązania odbywają się już w kilku krajach Europy. Podczas spotkania wskazano przykłady przypadków, gdzie nalepka może mieć zastosowanie, w tym w szczególności w obszarze przeciwdziałanie przestępczości ubezpieczeniowej.</p> <p>W związku z powyższym Ubezpieczeniowy</p>	<p>Elżbieta Wanat-Poleć Prezes Zarządu Małgorzata Ślepowońska Członek Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego</p>	MC	<p>Uwaga wyjaśniona na spotkaniu 26.06.2019 r.</p> <p>Nie przewiduje się zmiany koncepcji rezygnacji z nalepki kontrolnej w projekcie UD515 przyjętym przez Zespół ds. Programowania Prac Rządu.</p> <p>Nalepka kontrolna nie spełnia takiej roli, o której mowa w przedmiotowej uwadze.</p> <p>Nie wyklucza to rozpatrzenia poza tym projektem koncepcji nowego oznakowania, którego warstwa elektroniczna współdziałałaby z innymi rozwiązaniami i systemami informatycznymi (jak np. RFID).</p>

	<p>art. 75 ust. 2</p> <p>- Art. 1 pkt 13 w zakresie art. 76</p> <p>- Art. 1 pkt 17 w zakresie art. 78b</p> <p>- Art. 1 pkt 19 w zakresie art. 79c</p> <p>- Art. 1 pkt 21 lit. b w zakresie art. 80b pkt 9</p>	<p>Fundusz Gwarancyjny pragnie jedynie zwrócić uwagę na trwające na szczeblu unijnym ustalenia w zakresie korzyści wynikających ze stosowania nalepek kontrolnych i ich pozytywnego wpływu na ograniczenie problemów związanych z przestępczością ubezpieczeniową. Oznacza to tym samym ewentualną potrzebę ponownego rozważenia zmian przepisów w tym zakresie.</p>			
3	<p>- Art. 1 pkt 12 w zakresie art. 75e ust. 3</p>	<p>III. Art. 75e ust. 3 Projekt ustawy</p> <p>W opinii Funduszu, zasadne jest zapewnienie udostępnienia w szerszej skali mechanizmu pozwalającego na rozkodowanie danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym, co korzystnie wpłynie na wykorzystanie poprawnych danych pojazdu zarówno w procesach wymagających ich użycia w przypadku przekazywania danych pomiędzy systemami, jak i do realizowania przez wskazane podmioty ich ustawowych zadań. Możliwość korzystania z zakodowanych danych może również wpłynąć na poprawę jakości danych w przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do CEP, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu (art. 80bc. PRD). W wielu przypadkach podmiot wprowadzający dane wykona czynność biznesową nie mając faktycznego dostępu do CEP i nie pobierze wówczas niezbędnych</p>	<p>Elżbieta Wanat-Poleć Prezes Zarządu Małgorzata Ślepowrońska Członek Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego</p>	MI	<p>Uwaga wyjaśniona na spotkaniu 26.06.2019 r.</p> <p>Uwaga nieuwzględniona, przedmiotowy przepis dotyczy czynności biznesowych.</p> <p>Przepis ten będzie przedmiotem omówienia na komisji prawniczej odpowiednio do uwagi RCL do tego przepisu.</p>

		<p>danych. W takim przypadku konieczne byłoby ręczne wprowadzenie danych, co jest obciążone wysokim ryzykiem popełnienia błędów przez podmiot wprowadzający dane, a tym samym wpłynie na obniżenie jakości danych zgromadzonych w CEP. Poprzez proponowaną zmianę, można byłoby wykluczyć konieczność ręcznego wprowadzenia danych, gdyż podmiot wprowadzający dane będzie mógł skorzystać z automatycznego rozkodowania danych z dowodu rejestracyjnego.</p> <p>W związku z powyższą propozycją, Fundusz proponuje następujące brzmienie art. 75e ust. 3 Projektu ustawy: <i>„Producent dowodu rejestracyjnego bezpłatnie udostępnia korzystanie z danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym o ile są one niezbędne do realizacji ustawowych zadań podmiotom, o których mowa w art. 80c, na wniosek danego podmiotu.”</i></p>			
4	<p>- Art. 1 pkt 21 lit. c w zakresie art. 80b ust. 1 pkt 21</p> <p>(Konieczność zmiany numeracji: Ustawa opublikowana w <u>Dz.U. z 2019 r. poz. 870</u>), która wchodzi w życie 1.01.2020 r. (pkt 21 i 22 już</p>	<p>IV. Art 32 ust. 6 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych w zw. z art. 78 ust. 2 PRD</p> <p>Zgodnie z przedstawionym uzasadnieniem do Projektu ustawy wskazuje się, że wprowadza się zmiany w zakresie art. 78 ust. 2 PRD, w zakresie ewidencjonowania w CEP informacji o przekroczeniu ustawowego 30-dniowego terminu na poinformowanie organu o zbyciu/nabyciu pojazdu. Dodatkowo informacje te mają w konsekwencji wpłynąć na poprawę warunków legalnego obrotu pojazdami i referencyjność danych gromadzonych w CEP. Wskazać jednak należy, że brak odpowiedniego instrumentu prawnego, który wprowadzałby konsekwencje za niedokonanie takie zgłoszenia, spowoduje, że podobnie jak dotychczas wskazany przepis będzie mógł być stosowany przez właścicieli pojazdów z pełną dowolnością.</p>	<p>Elżbieta Wanat-Poleć Prezes Zarządu Małgorzata Ślepowrońska Członek Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego</p>	MI	<p>Uwaga wyjaśniona na spotkaniu 26.06.2019 r.</p> <p>W dniu 5 czerwca 2019 r. skierowany został przez Prezesa Rady Ministrów do Marszałka Sejmu RP projekt ustawy o zmianie ustaw o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 3495). W projekcie tym w art. 4 dokonywana jest zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadzająca terminy złożenia wniosku o rejestrację albo o wyrejestrowanie pojazdu oraz sankcje za niedotrzymanie tych terminów.</p> <p>Wobec powyższego uwagę uznano za niezasadną.</p> <p>W przedmiotowym projekcie nie</p>

<p>przydzielone)</p>	<p>Kwestia ta pozostaje również w szczególnym obszarze zainteresowań Funduszu, gdyż UFG bardzo często spotyka się z próbą obejścia przepisów Ustawy przez osoby, które nie dopełniają ciążącego na nich obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC p.p.m. Sposobem na uniknięcie uiszczenia opłaty jest przedstawienie umowy sprzedaży pojazdu, zawartej przez osobę, która nie dopełniła ww. obowiązku (dotychczasowy posiadacz) z obcokrajowcem, pochodzącym spoza UE (np. Ukraina, Białoruś) lub często z fikcyjnymi osobami. Następnie, po pewnym okresie, pojazd wraca ponownie w posiadanie dotychczasowego właściciela na podstawie umowy sprzedaży pojazdu, gdzie tym razem nabywcą jest poprzedni właściciel pojazdu. Tym samym luka w przepisach, nieprzewidująca sankcji za niespełnienie obowiązku wynikającego z art. 78 ust. 2 PRD oraz brak szczegółowych regulacji w zakresie nakładanych przez UFG w takim przypadku opłat za niespełnienie obowiązku ubezpieczeniowego, istotnie wpływa na brak skuteczności dokonywanych egzekucji. Prowadzi to w konsekwencji do braku możliwości minimalizowania liczby pojazdów poruszających się po polskich drogach bez ważnego OC p.p.m.. Szkody wyrządzone przez takich kierowców obciążają natomiast UFG, a w konsekwencji zakłady ubezpieczeń i ostatecznie wszystkich posiadaczy pojazdów mechanicznych, poprzez zwiększenie składki ubezpieczeniowej. Jednocześnie nieunormowanie przedstawionej kwestii sprzyja występowaniu zjawisk przestępczości ubezpieczeniowej i obniżeniu poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.</p> <p>W świetle powyższego Fundusz przedstawia propozycję uregulowania tej kwestii, co z jednej strony przełoży się na mobilizację posiadaczy pojazdów do zgłaszania faktu zbycia/nabycia</p>			<p>przewiduje się zmiany przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 473, z późn. zm.)</p>
----------------------	--	--	--	--

		<p>pojazdu w Starostwie, jak również pozytywnie wpłynie na realizowanie przez Fundusz jego ustawowych zadań związanych z wykrywaniem nieubezpieczonych.</p> <p>Fundusz proponuje zatem oprócz wprowadzenia kar za brak przestrzegania obowiązków ustawowych wprowadzenie dodatkowo w art. 32 Ustawy ust. 6, w następującym brzmieniu:</p> <p><i>„W przypadku niespełnienia przez posiadacza pojazdu mechanicznego, który przeniósł prawo własności tego pojazdu, obowiązku poinformowania starosty o zbyciu pojazdu, o którym mowa w art. 78 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, odpowiada on solidarnie z każdym kolejnym posiadaczem pojazdu mechanicznego, na którego przeniesiono prawo własności pojazdu, za skutki niespełnienia obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego, o których mowa w art. 88.”</i></p> <p>Wprowadzenie proponowanych zmian nie wymagałoby znacznej ingerencji w pozostałe przepisy, przewidziane innymi aktami prawa, czy też określonymi w PRD. Dodatkowo proponowane rozwiązanie, w zakresie odpowiedzialności solidarnej za niespełnienie obowiązku ubezpieczenia OC p.p.m. w przypadku niezgłoszenia zmiany właściciela przez zbywcę/nabywcę pojazdu, koresponduje z dotychczasowymi przepisami Ustawy. Podobny mechanizm został bowiem przewidziany w art. 32 ust. 4 Ustawy, który traktuje o solidarnej odpowiedzialności za zapłatę składki należnej zakładowi ubezpieczeń przez posiadacza pojazdu mechanicznego, który przeniósł prawo własności tego pojazdu i posiadacza pojazdu, na którego to prawo przeniesiono, za okres do czasu poinformowania o tym fakcie zakładu ubezpieczeń.</p>			
5	- Art. 1 pkt	V. Art. 78a ust. 4a Projekt ustawy	Elżbieta Wanat-Poleć	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu

<p>16 lit. c w zakresie art. 78a ust. 4a</p>	<p>Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny po analizie opublikowanego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw z dnia 14 maja 2019 roku identyfikuje potrzebę wprowadzenia zmiany w zakresie art. 78a ust. 4a Projektu ustawy, w zakresie okoliczności wpływających na uprawnienie do czasowego wycofania z ruchu pojazdu.</p> <p>Zgodnie z obecnym Projektem ustawy do wycofania pojazdu z ruchu na okres od 3 do 12 miesięcy posiadacz pojazdu mechanicznego będzie uprawniony w przypadku konieczności wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji. W ocenie Funduszu istnieje jednak możliwość doprecyzowania tych okoliczności poprzez odwołanie się do okoliczności, które obligują posiadacza pojazdu do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego. W tym celu istniałaby możliwość zastosowania odwołania do art. 81 ust. 11 PRD. Tym samym katalog okoliczności, w których czasowe wycofanie pojazdu z ruchu jest możliwe, uległby z jednej strony rozszerzeniu, z drugiej natomiast strony istniałaby możliwość obiektywnego stwierdzenia czy taka podstawa zachodzi. Tak przyjęta konstrukcja tego przepisu pozwoliłaby na uniknięcie nadużywania uprawnienia posiadaczy pojazdów mechanicznych, a zarazem zwiększyłaby możliwość kontroli nad wycofywaniem pojazdów z ruchu.</p> <p>Proponowana zmiana pozwoli bowiem na sprecyzowanie przypadków „uszkodzenia zasadniczych elementów” dając podstawę do jednolitej i spójnej praktyki w zakresie uzasadnienia przez zgłaszającego swojej potrzeby czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Treść przepisu wskazana w Projekcie ustawy pozostawia w ocenie Funduszu zbyt dużą</p>	<p>Prezes Zarządu Małgorzata Ślepowrońska Członek Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego</p>		<p>26.06.2019 r.</p> <p>W wyniku konsultacji z I etapem konsultacji oraz konferencji uzgodnieniowej (uwagi MC i MSWiA) projektu UD515 przepis został doprecyzowany poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> — wskazanie, iż właściciel określa we wniosku na jaki termin samochód osobowy ma zostać czasowo wycofany z ruchu, a także, że termin ten nie ulega przedłużeniu, — wprowadzenie obowiązku złożenia do wniosku o czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego oświadczenia przez właściciela pojazdu o konieczności wykonania ww. naprawy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, — wskazanie, iż liczenie 3 lat rozpoczyna się od daty zakończenia poprzedniego wycofania, — rezygnację z wyrazów „ale nie dłużej niż” — wskazanie, że organy rejestrujące sprawdzają wykonanie dodatkowego badania technicznego pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów. <p>Wobec uwagi UFG na spotkaniu 26.06.2019 r. zaproponowano, aby UFG przekazał propozycję zapisu art. 78a ust. 4a w kontekście przedstawionych wyjaśnień.</p> <p>W korespondencji drogą elektroniczną UFG w dniu 27.06.2019 r. przesłał odpowiedź, w której przedstawił propozycję zmiany art. 78a ust. 4a, poprzez przyjęcie jego następującej</p>
--	--	--	--	---

	<p>przestrzeń do subiektywnego stwierdzenia czy uszkodzenie kwalifikuje się do złożenia wniosku o wycofanie pojazdu z ruchu. Funkcjonujący już w przepisach katalog szkód, które obligują posiadacza pojazdu do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego, określony w art. 81 ust. 11 PRD, definiuje przesłanki dla istotnych i znaczących z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego awarii pojazdów, których usunięcie powinno zostać potwierdzone dodatkowym badaniem technicznym.</p> <p>Niezależnie od powyższego Fundusz pragnie zwrócić uwagę, że nie został w przepisie określony punkt w czasie, od którego liczony jest okres upływu 3 lat od daty poprzedniego wycofania z ruchu. Nie jest bowiem wiadomo, czy termin ten winien być liczony od początku czasowego wycofania z ruchu, czy też od upływu terminu na jaki pojazd został czasowo wycofany z ruchu. Zasadne zatem jest doprecyzowanie wskazanego okresu, poprzez dodanie stosownego doprecyzowania.</p> <p>Zważając na powyższe Fundusz przedstawia propozycję zmiany do art. 74a ust. 4a – która pozwoli zapewnić przejrzystość przepisów i uniknięcie wątpliwości co do jego stosowania – zgodnie z następującym brzmieniem: <i>„4a. Samochód osobowy może być czasowo wycofany z ruchu, ale nie dłużej niż na okres od 3 do 12 miesięcy i nie częściej niż po upływie 3 lat od daty zakończenia poprzedniego okresu wycofania z ruchu – w przypadku konieczności wykonania naprawy obligującej do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11. Warunkiem dopuszczenia tego samochodu do ruchu po jego czasowym wycofaniu jest przedłożenie zaświadczenia o wykonaniu dodatkowego badania technicznego pojazdu.”</i></p>		<p>treści: <i>„4a. Samochód osobowy może być czasowo wycofany z ruchu, ale nie dłużej niż na okres od 3 do 12 miesięcy, wskazany we wniosku o czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego, bez możliwości przedłużenia tego okresu i nie częściej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym zakończyła się ważność poprzedniej decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, w przypadku konieczności wykonania naprawy w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt. 1b, 5, 6. Warunkiem dopuszczenia tego samochodu do ruchu po jego czasowym wycofaniu jest przedłożenie zaświadczenia o pozytywnym wyniku wykonanego dodatkowego badania technicznego pojazdu.”</i></p> <p>Oceniono, że może być uwzględniona uwaga UFG łącznie z uwagą MC, MSWiA i z I etapu konsultacji i z pozostawieniem w art. 78a ust.4a doprecyzowania dotyczącego wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji, ponieważ w art. 81 ust. 1 pkt 1b i 6 jest mowa również o śladach uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego a to nie było zakładane w projekcie UD515.</p> <p>Poprawiona redakcja przepisu art. 78a ust.4a zostanie przedstawiona w projekcie ustawy UD515 po zakończonym procesie konsultacji i uzgodnień.</p>
--	--	--	---

		<p>Dodatkowo w imieniu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego zwracamy się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie, że niezależnie od faktu przedłożenia zaświadczenia o dodatkowym badaniu technicznym pojazdu po upływie terminu czasowego wycofania pojazdu z ruchu nie będzie następowało uznanie pojazdu za pozostającego nadal jako wycofanego z ruchu. W tym przypadku zrozumiałe jest, że pojazd nie będzie dopuszczony do ruchu, ale nie będzie to jednoznaczne z jego dalszym pozostawianiem jako wycofanego z ruchu. Kwestia ta jest kluczowa z punktu widzenia zobowiązań ubezpieczeniowych (tj. wysokości składki i obowiązku jej uiszczenia). Jednocześnie, istotne jest, czy informacja o zakończeniu czasowego wycofania z ruchu i jednoczesnym braku dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu, będzie odnotowana i dostępna dla UFG poprzez CEP 2.0, o czym szerzej w pkt. VII.</p>			
6	- Art. 1 pkt 21 w zakresie art. 80b ust. 1 (nowa propozycja)	<p>VI. Art. 80b ust. 1 pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym</p> <p>W pierwszej kolejności w ocenie Funduszu należy zwrócić uwagę na konieczność wprowadzenia zmian w art. 80b ust. 1 pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, poprzez zmniejszenie zakresu danych gromadzonych w CEP. Zgodnie z obecnym brzmieniem przepisu art. 80b ust. 1 pkt 6) PRD, w CEP gromadzi się dane:</p> <p><i>„6) o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:</i></p> <p><i>a) imię i nazwisko (nazwę lub firmę) ubezpieczonego i jego adres zamieszkania (siedziby),</i></p> <p><i>b) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,</i></p>	<p>Elżbieta Wanat-Poleć Prezes Zarządu Małgorzata Ślepowrońska Członek Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego</p>	MC	<p>Uwaga uwzględniona W projekcie zostanie uwzględniona zmiana w tym zakresie</p>

		<p><i>c) datę i miejsce urodzenia, d) numer identyfikacyjny REGON,”</i></p> <p>W odniesieniu do przywołanego powyżej przepisu Fundusz proponuje uchylenie pkt. a) – d) i pozostawienie jedynie wstępu do wyliczenia. Tym samym w CEP gromadzone byłyby dane o obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej, jednakże bez danych ubezpieczonych.</p> <p>Proponowana zmiana jest zgodna z zasadą referencyjności danych gromadzonych w CEP oraz rejestru umów ubezpieczenia (Ośrodka Informacji) prowadzonego na mocy art. 102 Ustawy oraz braku uzasadnienia do dodatkowego duplikowania danych osobowych po stronie CEP. Dane posiadaczy pojazdów mechanicznych figurujące w zawartych umowach ubezpieczenia OC/AC, są na mocy przepisów Ustawy gromadzone w Ośrodku Informacji UFG. Dane o tych umowach ubezpieczenia są jednocześnie przekazywane na zasadach określonych przepisami do CEP, w zakresie wynikającym z zadań ewidencji, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dane o już zawartych umowach ubezpieczenia co do zasady są wykorzystywane przede wszystkim przez zakłady ubezpieczeń podczas zawierania następnej umowy i dostęp do nich jest już zapewniony w niezbędnym zakresie przez Fundusz. W związku z powyższym dane ubezpieczonych nie wymagają dodatkowego duplikowania po stronie CEP. Dla spójności przepisów analogiczne ograniczenie jest proponowane w zakresie danych zakładów ubezpieczeniowych. Dane osobowe bardzo często gromadzone są w różnych rejestrach, co wpływa na ewentualne rozbieżności danych w tych rejestrach i ich różny poziom szczegółowości. Ograniczenie rejestrów, w których gromadzone są dane wpłynie pozytywnie na jakość danych zarówno CEP, jak i UFG.</p>			
--	--	---	--	--	--

		Stopniowe prace jakościowe po stronie systemów informatycznych powinny zmierzać do jak największej spójności danych i wykorzystywaniu przez rynek ubezpieczeniowy w zawieranych umowach danych referencyjnych w zakresie osób fizycznych i prawnych, bez ręcznego wypełniania danych i tworzenia, a następnie przekazywania do CEP innych wariantów zapisów danych tych samych podmiotów.			
7	- Art. 1 pkt 21 w zakresie art. 80b ust. 1 (nowa propozycja)	<p>VII. Art. 105a ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych</p> <p>W nawiązaniu do przedstawionej powyżej propozycji, należy zwrócić uwagę na zasadność uspoźnienia przepisów PRD z Ustawą.</p> <p>Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 105a ust. 1 Ustawy: <i>„Centralna ewidencja pojazdów przekazuje drogą teletransmisji danych do Funduszu dane, o których mowa w art. 102 ust. 2 pkt 9, z wyjątkiem danych pojazdów rejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.”</i></p> <p>W ocenie Funduszu zasadne jest jednak, aby w przywołanym powyżej przepisie znajdowało się odwołanie nie tyle do art. 102 ust. 2 pkt 9, a do art. 80b ust. 1 PRD. Zagwarantuje to spójność z przepisami PRD przesądzającymi zakres danych udostępnianych dla UFG przez centralną ewidencję pojazdów.</p> <p>W obliczu zmian wprowadzanych niniejszą nowelizacją Fundusz pragnie zwrócić również uwagę na konieczność zachowania spójności z dotychczas obowiązującymi przepisami prawa. Tym samym zidentyfikować można potrzebę zapewnienia spójności przepisów dotyczących odnotowywania przypadków wycofania dla</p>	Elżbieta Wanat-Poleć Prezes Zarządu Małgorzata Ślepowrońska Członek Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego	MC	Uwaga omówiona na konferencji uzgadniającej. Wyjaśniono, iż zgłoszenie do wykazu prac nie obejmowało zmiany ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, wobec czego uwaga wykracza poza zakres objęty projektem.

		<p>pojazdów osobowych w ramach dotychczasowych kategorii danych o czasowym wycofaniu i ponownym dopuszczeniu do ruchu pojazdu oraz o jego wyrejestrowaniu, tj. danych o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 17) PRD. Konieczność dostępu do tych danych wynika z prowadzonych przez Fundusz działań w zakresie zwalczania przestępczości ubezpieczeniowej, a przede wszystkim potwierdzania realizacji przez posiadaczy pojazdów mechanicznych obowiązków względem zakładów ubezpieczeniowych, w zakresie OC p.p.m. Z punktu widzenia działalności Funduszu, informacja o czasowym wycofaniu z ruchu, a tym bardziej o ponownym dopuszczeniu pojazdu do ruchu, ma niebagatelne znaczenie dla poprawności realizacji podstawowych zadań ustawowych Funduszu. W związku z powyższym Fundusz proponuje zmianę art. 105a ust. 1 Ustawy, przyjmując jego następujące brzmienie:</p> <p><i>„Centralna ewidencja pojazdów przekazuje drogą teletransmisji danych do Funduszu dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, z wyjątkiem danych pojazdów rejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.”</i></p>			
8	projekt	<p>VIII. Uwagi dodatkowe</p> <p>Pobocznie Fundusz chciałby zwrócić uwagę na istotny od lat problem, który mógłby znaleźć swoje rozwiązanie w obliczu nowelizacji przepisów PRD. Mając na uwadze zaproponowane w Projekcie ustawy przepisy upraszczające proces wyrejestrowania pojazdów z myślą o wprowadzeniu daleko idących ułatwień dla obywateli (posiadaczy pojazdów) istnieje duże oczekiwanie społeczne dokonania zmian umożliwiających stworzenie możliwości wyrejestrowania pojazdów, które od wielu lat nie są już użytkowane. W procesach wykrywania nieubezpieczonych realizowanych przez UFG od dawna identyfikuje się przypadki, gdy obywatel</p>	<p>Elżbieta Wanat-Poleć Prezes Zarządu Małgorzata Ślepowrońska Członek Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego</p>	MC	<p>Uwaga wyjaśniona Omówiono na konferencji uzgadniającej w dniu 26.06.2019 r. Wyjaśniono, iż w zakresie przedmiotowego projektu nie przewidywano wprowadzania zapisów związanych z wyeliminowaniem tzw. „martwych dusz”. Ministerstwo Cyfryzacji prowadzi prace w tym zakresie. Do chwili obecnej w Systemie Informatycznym Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców pojazdy, co do których istnieje domniemanie, że nie poruszają się po drogach – tj. nie odnotowano w ewidencji w ciągu</p>

		<p>nie dysponuje już od wielu lat pojazdem, który najczęściej uległ zniszczeniu, ale właściciel nie może wnioskować o jego wyrejestrowanie nie mając udokumentowanego demontażu. W wielu przypadkach stanowi to problem nie tylko dla obywatela, który figuruje jako właściciel tego pojazdu, formalnie zobowiązany np. do zawarcia i opłacania kolejnych umów OC p.p.m., ale również dla administracji i podmiotów, które korzystają z danych CEP. Skala tzw. „martwych dusz”, które od wielu lat figurują w CEP, ale nie uczestniczą faktycznie w ruchu drogowym, zaburza ocenę stanu rynku samochodowego w naszym kraju, stanowi problem z szacowaniem zapotrzebowania w części zamienne, jak również negatywnie wpływa na rynek ubezpieczeniowy. Realizowane przez CEPiK zestawienia wskazują, że skala pojazdów, które od wielu lat nie mają odnotowanej żadnej aktywności, jest wysoka. Patrząc na procesy deregulacyjne oraz dalece postępującą cyfryzację procesów, która wymaga coraz lepszych i referencyjnych danych, prosimy o wprowadzenie do przedkładanego Projektu ustawy możliwości wyrejestrowania pojazdów od wielu lat nieaktywnych na drodze, pod warunkiem złożenia oświadczenia przez właściciela pojazdu o zniszczeniu pojazdu, lub wyrejestrowania z urzędu na mocy decyzji starosty.</p>			<p>ostatnich 7 lat ani badania technicznego ani informacji o polisie ani żadnych innych czynności związanych z rejestracją lub przerejestrowaniem albo zmianą własności lub innych danych w centralnej ewidencji pojazdów, zostały oznaczone specjalnym statusem „zarejestrowane-archiwalne”. Ministerstwo Cyfryzacji prowadzi prace w zakresie prawnego wyeliminowania tych pojazdów, jednak nie w ramach przedmiotowego projektu – wymagana jest szczegółowa analiza tego zagadnienia. W kolejnym roku Ministerstwo Cyfryzacji planuje przedstawić koncepcję rozwiązania w tym zakresie.</p>
9	projekt	<p>Proponowane regulacje wprowadzają wiele korzystnych rozwiązań zarówno dla posiadaczy pojazdów jak i dla zakładów ubezpieczeń, na przykład połączenie czasowej rejestracji pojazdu w celu jego wywozu za granicę z wyrejestrowaniem pojazdu z urzędu (na wniosek właściciela), a także możliwość wyrejestrowania pojazdu na wniosek właściciela będącego zbywcą lub nabywcą pojazdu wywożonego za granicę. Rozwiązanie to z pewnością pozwoli na ograniczenie liczby pojazdów poruszających się na polskich numerach rejestracyjnych poza granicami UE. Pozytywnie należy również ocenić</p>	<p>Andrzej Maciążek Wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń</p>	MI	<p>Komentarz omówiony na spotkaniu 26.06.2019 r.</p>

		zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu w procesie pierwszej rejestracji.			
10	- Art. 1 pkt 16 lit. c w zakresie art. 78a ust. 4a	<p>Z punktu widzenia zakładów ubezpieczeń niektóre propozycje zawarte w projekcie ustawy wymagają dalszej analizy i dyskusji. W szczególności dotyczy to możliwości czasowego wycofania z ruchu pojazdów osobowych, które to rozwiązanie może negatywnie wpłynąć na gospodarkę finansową zakładów ubezpieczeń oraz zwiększenie kosztów obsługi ubezpieczeń komunikacyjnych, a w konsekwencji na wysokość składki za ubezpieczenie opłacanej przez wszystkich posiadaczy pojazdów.</p> <p>Możliwość czasowego wycofania z ruchu pojazdu osobowego. Zgodnie z art. 1 pkt 16 ppkt c) samochód osobowy może być czasowo wycofany z ruchu, ale nie dłużej niż na okres od 3 do 12 miesięcy i nie częściej niż po upływie 3 lat od daty poprzedniego wycofania z ruchu - w przypadku konieczności wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji. Warunkiem dopuszczenia tego samochodu do ruchu po jego czasowym wycofaniu jest przedłożenie zaświadczenia o wykonaniu dodatkowego badania technicznego pojazdu.</p> <p>Jak wynika z uzasadnienia do projektu ustawy, liczba zarejestrowanych pojazdów osobowych jest niewspółmiernie większa niż tzw. pojazdów użytkowych i 48-miesięczne czasowe wycofanie pojazdów osobowych z ruchu miałyby negatywny wpływ na system ubezpieczeń obowiązkowych, powstawanie odpadów z samochodów osobowych wyłączonych z użytkowania na tak długi czas, system okresowych badań technicznych i funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Wątpliwości budzi założenie ustawodawcy, iż samochód osobowy systematycznie, nie częściej</p>	Andrzej Maciążek Wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń	MI	Uwaga omówiona na spotkaniu 26.06.2019 r. łącznie z uwagą UFG pkt 5.

		<p>niż po upływie 3 lat będzie wymagał naprawy zasadniczych elementów nośnych konstrukcji. Poza tym projekt dopuszcza możliwość czasowego wycofania z ruchu pojazdu jedynie w związku z koniecznością naprawy zasadniczych elementów nośnych konstrukcji - kto i na podstawie jakich danych / dokumentów będzie stwierdzał, czy samochód może być czasowo wycofany z ruchu?</p> <p>Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu nie jest tożsamy z wyrejestrowaniem pojazdu, a co za tym idzie na posiadaczu czy nabywcy wycofanego pojazdu ciąży bezwzględny obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia w zakresie OC. Jednocześnie, zgodnie z art. 8 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK (dalej: UoUO) zakład ubezpieczeń, na wniosek posiadacza pojazdu jest obowiązany do proporcjonalnego obniżenia składki ubezpieczeniowej na okres czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Składka ta może zostać obniżona nie mniej niż o 95%. Zakład ubezpieczeń w ramach odpowiedzialności gwarancyjnej, w zamian za 5% składki ubezpieczeniowej - zobowiązany będzie do wypłaty odszkodowania za szkodę w mieniu i na osobie do limitu sumy gwarancyjnej wynoszącej aktualnie ponad 5 mln euro na zdarzenie.</p> <p>Czasowe wycofanie pojazdu z ruchu drogowego nie prowadzi bowiem do całkowitego wyeliminowania ryzyka spowodowania szkody tym pojazdem - ubezpieczenie OC obejmuje także inne okoliczności, w jakich może powstać szkoda (np. postój, konserwacja pojazdu, wprowadzenia do ruchu przez osobę nieuprawnioną itp.). Przepisy prawa polskiego, a także doktryna i utrwalone orzecznictwo bardzo szeroko definiują ruch pojazdu - za szkodę wyrządzoną w związku z ruchem pojazdu uznawana jest m.in. szkoda podczas wsiadania</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>lub wysiadania z pojazdu, podczas i w związku z jego postojem. Jednocześnie posiadacz pojazdu czasowo wycofanego z ruchu nie jest pozbawiony możliwości korzystania z niego np. w razie nagłej potrzeby. Ponadto, pomimo ustawowego obowiązku złożenia przez właściciela pojazdu do depozytu organu rejestrującego pojazd dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych nie można wykluczyć ryzyka poruszania się pojazdem wycofanym z ruchu na tablicach rejestracyjnych od innego pojazdu i spowodowania wypadku, w którym ofiary doznają ciężkiego uszczerbku na zdrowiu lub zginą.</p> <p>Podkreślenia wymaga również fakt, że w przypadku pojazdów, które obecnie mogą zostać czasowo wycofane z ruchu (m.in. samochody ciężarowe, autobusy) można domniemywać, iż pojazdy te przechowywane są przez ich posiadacza - najczęściej przedsiębiorcę - poza obszarem publicznym, na zamkniętym terenie. W przypadku pojazdów osobowych ich postój odbywał się będzie na terenie prywatnym posiadacza pojazdu - w garażu, na podwórku bądź na ogólnodostępnym parkingu osiedlowym, co będzie miało wpływ na zwiększenie ryzyka wystąpienia szkody. Z tego też względu, gdyby prace związane z rozszerzeniem możliwości czasowego wycofania z ruchu na pojazdy osobowe miały być kontynuowane niezbędnym będzie zmiana limitu do jakiego może zostać obniżona składka za ubezpieczenie takiego pojazdu - 5% składka za roczne ubezpieczenie pojazdu osobowego może być niewystarczająca nawet na pokrycie kosztów korespondencji związanej z obsługą tego ubezpieczenia wskazanych w art. 28 UoUO.</p> <p>Ustawodawca słusznie zastrzega w projekcie ustawy, że możliwość czasowego wycofania z ruchu uszkodzonych pojazdów osobowych</p>			
--	--	---	--	--	--

		nastąpi dopiero wówczas, gdy zostaną wdrożone odpowiednie rozwiązania techniczne umożliwiające wprowadzenie tej zmiany. Te rozwiązania techniczne muszą jednak być dostępne także dla zakładów ubezpieczeń - tak długo jak zakłady ubezpieczeń nie będą mogły korzystać w czasie rzeczywistym z danych i informacji zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców nie będzie możliwym sprawowanie kontroli nad tym procesem.			
11	- Art. 1 pkt 7 lit. b w zakresie art. 73 ust. 1f	<p>Wątpliwości również budzi termin 30-dniowy na zarejestrowanie / przerejestrowanie / wyrejestrowanie pojazdu bez wprowadzenia sankcji za jego przekroczenie.</p> <p>W projekcie ustawy w art. 73 dodany został nowy ustęp 1f. nakładający na właściciela pojazdu obowiązek złożenia wniosku o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia jego zakupu lub sprowadzenia z UE. Obowiązek ten nie jest jednak połączony z jakąkolwiek sankcją za jego niedopełnienie. Wnioskujemy, analogicznie jak to było zaproponowane przez Ministerstwo Infrastruktury w przypadku przekroczenia terminu wykonania badań technicznych, o wprowadzenie wyższych opłat za rejestrację pojazdu. W ocenie Izby jedynie obwarowanie 30 - dniowego terminu na rejestrację pojazdu wyższą opłatą w przypadku jego przekroczenia przyczyni się do poprawy przestrzegania tego obowiązku przez właścicieli pojazdów. Sam fakt odnotowania w CEP przekroczenia tych terminów jedynie w iluzoryczny sposób wpłynie na poprawę jakości danych gromadzonych w ewidencji oraz poprawę warunków legalnego obrotu pojazdami - jeżeli ani zbywca, ani nabywca nie przekaze do starostwa informacji o zbyciu / nabyciu pojazdu to żadna z tych informacji nie zostanie odnotowana.</p> <p>Dodatkowo, odnośnie do zmiany wprowadzonej w art. 73 ust 1f wyjaśnienia wymaga relacja tego</p>	Andrzej Maciążek Wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń	MI	Uwaga wyjaśniona łącznie z uwagą UFG pkt 4.

		<p>przepisu do obecnie obowiązującego art. 78 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który również określa termin w jakim właściciel zarejestrowanego pojazdu powinien powiadomić starostę o jego zbyciu, nabyciu lub zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym.</p>			
12	- Art. 1 pkt 2 w zakresie art. 38	<p>Kolejnym proponowanym przepisem, który budzi wątpliwości jest zniesienie obowiązku posiadania przy sobie przez kierującego pojazdem prawa jazdy, co może ograniczyć możliwość wystąpienia zakładu ubezpieczeń do kierującego z roszczeniem o zwrot wypłaconego poszkodowanemu odszkodowania na podstawie art. 43 UoUO.</p> <p>Zwolnienie z obowiązku posiadania przy sobie dokumentu prawa jazdy jest krokiem w dobrym kierunku. Do wprowadzenia tego zwolnienia niezbędne jest jednak poprawne funkcjonowanie Centralnej Ewidencji Kierowców i dostęp do danych w niej zgromadzonych nie tylko dla organów kontroli ruchu drogowego, ale również dla zakładów ubezpieczeń. Zgodnie z art. 43 UoUO zakład ubezpieczeń jest uprawniony do dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego odszkodowania, jeżeli kierujący nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym. W przypadku, gdy na miejsce zdarzenia nie zostanie wezwana policja, a sprawca szkody nie będzie odpowiadał na korespondencję zakładu ubezpieczeń prowadzoną w związku z likwidacją szkody, bez dostępu do danych o uprawnieniach kierującego zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Kierowców, nie ma możliwości zweryfikowania czy posiadał on te uprawnienia w momencie szkody. Z tego też względu ułatwienie dla kierujących w postaci zwolnienia z obowiązku posiadania przy sobie dokumentu prawa jazdy powinno być wprowadzone dopiero wówczas,</p>	Andrzej Maciążek Wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń	MC	<p>Uwaga wyjaśniona na konferencji 26.06.2019.</p> <p>Wyjaśniono, iż projekt zostanie uzupełniony o regulacje związane z udostępnieniem usługi, za pomocą której możliwe będzie sprawdzenie danych uprawnień oraz posiadanego dokumentu wydanego w kraju prawa jazdy. Usługa będzie ogólnodostępna – w tym również dla Zakładów Ubezpieczeń</p>

		gdy zakłady ubezpieczeń będą mogły korzystać z danych zgromadzonych w CEPiK.			
--	--	--	--	--	--

TABELA UWAG

do projektu ustawy UD515 z dnia 14 maja 2019 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (konsultacje publiczne) – III etap – spotkanie uzgadniające w dniu 28.06.2019 r.

Lp	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Jednostka zgłaszająca uwagi	Dotyczy resortu	Stanowisko resortu
		<p>Ad. art. 1 pkt 7) w zakresie art. 73 ust. 1f ustawy Prawo o ruchu drogowym: Dodany do ustawy nowy art. 73 ust. 1 f zakłada nałożenie na właścicieli pojazdów obowiązku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w terminie 30 dni od daty zakupu pojazdu, dopuszczenia do obrotu lub sprowadzenia (w zależności od miejsca zakupu pojazdu). Jednym z dokumentów niezbędnych do rejestracji pojazdu jest m.in. zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane albo dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego. Stanowi o tym art. 72 ust. 1 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Obawiamy się, że sprostanie obowiązkowi złożenia wniosku o rejestrację pojazdu, które musi być poprzedzone badaniami technicznymi pojazdu, w terminie 30 dni okaże się w wielu przypadkach niewykonalne. Trzeba mieć bowiem na uwadze, że duża część obrotu pojazdami</p>	<p>Adam Małyszko Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów</p>	<p>MI,MC</p>	<p>Uwagi omówione i wyjaśnione na spotkaniu uzgadniającym w dniu 28.06.2019 r.</p> <p>Ustalono, że w następnym dniu roboczym po ww. spotkaniu tj. w dniu 1 lipca 2019 r. zostanie uzgodniony pomiędzy uczestnikami spotkania zakres zmian przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, <u>uwzględniając:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - pozostawienie możliwości złożenia wniosku o wyrejestrowanie pojazdu wycofanego z eksploatacji przez właściciela pojazdu, - potrzebę zmiany a nieuchylania art. 10 w ustawie o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, - uzupełnienia skreśleń w przepisach w związku z rezygnacją z przepisów

	<p>używanymi stanowią pojazdy uszkodzone, powypadkowe zbywane w ramach likwidacji szkody. Zatem, nabywca pojazdu, będzie zmuszony, by pojazd naprawiać, poddać badaniom technicznym i zgłosić do rejestracji w dość krótkim czasie 30 dni. Najwięcej problemu nowe rozwiązanie następcza jednak będzie podmiotom, które zajmują się handlem pojazdami używanymi. W każdym bowiem przypadku, gdy pojazd będzie w „magazynie” takiego przedsiębiorcy dłużej niż 30 dni, przedsiębiorca będzie musiał ten pojazd zgłosić do rejestracji. Sprawa jeszcze bardziej się komplikuje, gdy chodzi o pojazdy uszkodzone. Na rynku jest wiele firm, które skupują i odsprzedają uszkodzone pojazdy i nie są zainteresowane naprawą tych pojazdów. Jak zatem sprostować obowiązkowi złożenia wniosku, skoro pojazd przed rejestracją musi pozytywnie przejść badania techniczne, co w przypadku pojazdu uszkodzonego jest z oczywistych względów niemożliwe? Pojawia się również pytanie, co ma zrobić nabywca pojazdu, który jest zgłoszony do rejestracji przez poprzedniego właściciela ?</p> <p>Z tych względów postulujemy wykreślenie tego zapisu. Uważamy, że to rozwiązanie nie jest właściwe i będzie miało szkodliwy wpływ na obrót pojazdami, które są uszkodzone lub których nabywcą jest firma handlująca pojazdami. Tym bardziej, że utrzymany zostaje obowiązek z art. 78 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. powiadomienie organu o nabyciu lub zbyciu pojazdu. Dotyczy on wprawdzie wyłącznie właścicieli pojazdów zarejestrowanych, ale właściwsze byłoby rozszerzenie tego obowiązku o właścicieli pojazdów nabytych za granicą, w Unii Europejskiej lub w krajach z poza Unii, niż wprowadzanie regulacji z art. 73 ust. 1f. Wtedy konieczna byłaby zmiana</p>		<p>dotyczących karty pojazdu,</p> <ul style="list-style-type: none"> - odstąpienie od przekazywania dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych do organów rejestrujących pojazdy, wnioskowane przez MC, - obowiązek dla przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu dokonywania zniszczenia tablic rejestracyjnych pojazdu wycofanego z eksploatacji i zagospodarowania ich z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, - propozycje MC w zakresie zmiany dotyczącej art. 24 (dodanie ust.6), art. 25 (dodanie ust. 4) i zmiany art. 26 - związane z przekazywaniem danych przez stację demontażu do CEP i z prowadzeniem ewidencji zaświadczeń w CEP, - nieokreślenia w delegacji art. 27 sposobu prowadzenia ewidencji uwzględniając prowadzenie jej w CEP i informację MC po spotkaniu o objęciu ewidencją w systemie teleinformatycznym CEPiK również zaświadczeń o demontażu pojazdów zagranicznych. Jednocześnie zdaniem MC nie jest potrzebna delegacja dla MC w tej sprawie. <p>Zakres uzgodnionych zmian przepisów powiązany z ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z</p>
--	--	--	--

		<p>art. 71 ust. 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Wówczas w rejestrze byłyby aktualne informacje dotyczące własności pojazdu, a jednocześnie, nie byłoby przymusu do pospiesznej naprawy pojazdu i bariery w obrocie pojazdami uszkodzonymi. Takie rozwiązanie zastąpiłoby kartę pojazdu, która z założenia miała ewidencjonować właścicieli pojazdów, jednak z nieznanymi nam przyczynami nie spełniała tego zadania. W karcie pojazdu nie odnotowuje się bowiem kolejnych właścicieli pojazdów, którzy nie dokonali przerejestrowania. Dlatego popieramy likwidację tego zbędnego dokumentu.</p> <p>Oczywiście w ślad za rozszerzeniem obowiązku zgłoszenia faktu nabycia/zbycia pojazdu powinna iść egzekucja tego obowiązku, albowiem dziś, co wiemy z doświadczeń naszych członków prowadzących stacje demontażu, nie ma praktycznie żadnej egzekucji w tym zakresie. W efekcie do stacji demontażu zgłaszają się właściciele pojazdów, którzy aby udokumentować przysługujące im prawo własności pojazdu, posługują się kilkoma, a czasem i kilkunastoma umowami, ponieważ kolejni nabywcy nie zgłaszali nabycia pojazdu i nie rejestrowali pojazdu. Taki stan rzeczy, tj. brak aktualnych danych o własności pojazdu, utrudnia również pracę Policji, Straży Miejskiej w przypadku konieczności ustalenia sprawcy wykroczenia czy przestępstwa drogowego.</p> <p>Przypominamy, że zgodnie z art. 80.ust 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w ewidencji gromadzi się dane o właścicielu pojazdu. Aby dane w rejestrze były aktualne,</p>			<p>eksploatacji został przekazany 03.07.2019 r. do uczestników spotkania.</p>
--	--	---	--	--	---

	<p>konieczny będzie dodatkowy zapis rozszerzający zakres danych, o których mowa w art. 80 ust. 1 o dane o nabyciu pojazdu.</p> <p>Ad. art. 1 pkt 16 w zakresie art. 78 ust. 4a ustawy Prawo o ruchu drogowym</p> <p>Projektowany przepis zakłada wprowadzenie możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu, co wiązać się ma m.in. z pewnymi korzyściami dla właściciela pojazdu z uwagi na obniżenie składki obowiązkowego ubezpieczenia oc posiadaczy pojazdów. Jako przedstawiciele branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jesteśmy zdecydowanie przeciwni takiemu rozwiązaniu. Doświadczenia innych krajów, w których funkcjonuje instytucja czasowego wycofania z ruchu wskazują, że rozwiązanie to jest wykorzystywane przez osoby dokonujące nielegalnego demontażu pojazdów i zdecydowana większość pojazdów, która czasowo została z ruchu wycofana, nie wraca na drogi w ogóle. Pojazdy te zasilają natomiast szarą strefę, która w naszym kraju i tak przekracza 50%. Straty, jakie ponosi cała branża recyklingu, ale głównie środowisko zatrutowane odpadami pochodzącymi z nielegalnie demontowanych wraków, są znaczenie poważniejsze, aniżeli zysk pojedynczych osób. które, kierując się uczciwymi pobudkami, zamierzałyby z tego rozwiązania skorzystać. Nadmieniamy, że pojazdy kategorii M1 i NI objęte są Dyrektywą 2000/53/WE w sprawie</p>			
--	---	--	--	--

	<p>recyklingu pojazdów, która zobowiązuje, aby wszystkie pojazdy nienadające się do użytkowania trafiły do legalnych stacji demontażu przed ich wyrejestrowaniem. Postulujemy zatem o wykreślenie tej zmiany.</p> <p>Ad. art. 4 w zakresie wykreślenia art. 10 ustawy o recyklingu pojazdów' wycofanych z eksploatacji.</p> <p>Skreślenie tego przepisu powoduje rozszerzenie obowiązków z art. 6-9 ustawy o recyklingu na wszystkich wprowadzających pojazdy, w tym na wprowadzających pojazdy używane. Celem regulacji z art. 10 było właśnie zwolnienie wprowadzających, zwłaszcza pojazdy używane, z obowiązków, jakie mają wprowadzający profesjonalni tj. producenci pojazdów. Rozumiemy, że zmiana wynika z tego, że z obrotu wycofywany będzie dokument karty pojazdu. Aby zatem zachować pierwotny cel przepisu, w art. 8 i 9 ustawy o recyklingu należałoby wyraz „wprowadzający” zastąpić określeniem „wprowadzający będący producentem pojazdu”.</p> <p>Ponadto chcemy zwrócić uwagę na potrzebę dokonania także innych zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Od lat postulujemy o uproszczenie procedury wyrejestrowania pojazdu. Dziś, gdy właściciel pojazdu oddaje pojazd do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów, prowadzący stację lub punkt kasuje m.in. tablice, które następnie przekazuje</p>			
--	--	--	--	--

	<p>właścicielowi pojazdu, unieważnia dowód rejestracyjny i kartę pojazdu, jeśli była wydana, a następnie wystawia w trzech lub czterech egzemplarzach zaświadczenie o demontażu pojazdu lub o przyjęciu pojazdu niekompletnego. Jeden z egzemplarzy zaświadczenia otrzymuje właściciel pojazdu, a drugi egzemplarz prowadzący stację demontażu wysyła do organu ostatniej rejestracji pojazdu. Właściciel pojazdu powinien zgłosić się do organu i złożyć wniosek o wyrejestrowanie, oddając jednocześnie organowi skasowane tablice. Gdy właściciel pojazdu, nie realizuje obowiązku złożenia wniosku o wyrejestrowanie pojazdu, wówczas organ z urzędu, po upływie 30 dni od otrzymania od prowadzącego stację demontażu zaświadczenia, dokonuje wyrejestrowania pojazdu z urzędu.</p> <p>Naszym zdaniem, mając na uwadze dostępne środki komunikacji i przesyłania informacji oraz dokumentów¹, procedura ta może i powinna być zdecydowanie prostsza. Właściciel pojazdu powinien mieć możliwość załatwienia wszystkich formalności związanych z oddaniem wraku do demontażu w przysłowiowym „jednym okienku” - w stacji demontażu lub punkcie zbierania pojazdów. Organ powinien dokonywać wyrejestrowania pojazdu z urzędu wyłącznie na podstawie zaświadczenia wystawionego przez prowadzącego stację lub punkt zbierania pojazdów, bez konieczności stawiania się</p>			
--	--	--	--	--

	<p>właściciela w urzędzie. Jest to całkowicie zbędne, ponieważ prowadzący stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów ma obowiązek sprawdzenia, czy osoba przekazująca pojazd do demontażu ma prawo dysponowania pojazdem - tzn. cz>' jest właścicielem lub pełnomocnikiem właściciela, unieważnia (kasuje) dowód i kartę pojazdu, kasuje tablice rejestracyjne i wystawia zaświadczenie o demontażu lub o przyjęciu pojazdu niekompletnego, na podstawie którego dokonuje się wyrejestrowania. Jaki więc jest sens, by właściciel dodatkowo stawiał się w urzędzie, by złożyć wniosek o wyrejestrowanie, skoro podstawą dokonania tej czynności jest dokument wystawiony przez prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów. Ponadto, duża część wyrejestrowań już dziś dokonywana jest z urzędu, ponieważ ponad 100 000 (około 1/4) właścicieli pojazdów nie zgłasza się do urzędu i nie składa wniosku, a organ dokonuje wyrejestrowania z urzędu na podstawie dokumentów otrzymanych ze stacji demontażu. Usprawniłoby to znaczenie procedurę wyrejestrowania pojazdu, ponieważ właściciel nie musiałby dodatkowo fatygować się do urzędu i mógłby wszystkie formalności związane z oddaniem wraku do demontażu załatwić w jednym miejscu. Jest to duża oszczędność czasu nie tylko dla właścicieli pojazdów, ale też administracji, która nie będzie musiała już weryfikować poprawności i kompletności złożonych</p>			
--	---	--	--	--

	<p>wniosków, a będzie się opierać wyłącznie na dokumentach pochodzących ze stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów. Docelowo wszystkie zaświadczenia ze stacji demontażu oraz z punktu zbierania pojazdów powinny być wysyłane do organu rejestrującego elektronicznie, co zdecydowanie przyspieszy i usprawni całą procedurę, a prowadzącym stacje demontażu lub punkty pozwoli oszczędzić środki wydawane dziś na liczną korespondencję. W parze z tym rozwiązaniem powinno iść zniesienie obowiązku unieważniania i przekazywania właścicielowi tablic rejestracyjnych, które nie są przecież dokumentem. Tablice jako część pojazdu, powinny pozostać w stacji demontażu i być zagospodarowane tak, jak wszystkie pozostałe odpady pochodzące z pojazdu. Dziś i tak skasowane tablice, które zostały oddane przez właścicieli pojazdów organowi, ostatecznie trafiają do podmiotów zagospodarowujących odpady, w tym stacji demontażu, ponieważ organ nie ma innej możliwości zagospodarowania skasowanych tablic.</p> <p>Dodatkowo należałoby z ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji usunąć wszystkie zapisy dotyczące unieważnienia karty pojazdu przez prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, a to z uwagi na to, że dokument ten jest wycofywany z obrotu i zgodnie z art. 9 projektu, właściciel pojazdu może kartę pojazdu zachować albo zwrócić ją do starosty.</p> <p>Postulujemy zatem wprowadzenie</p>			
--	--	--	--	--

	<p>następujących zmian do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym:</p> <p>1) w art. 79</p> <p>a) w ust. 1</p> <p>- uchyla się pkt 1</p> <p>- uchyla się pkt 6</p> <p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie</p> <p>„ 6. Organ rejestrujący, po upływie 30 dni od dnia otrzymania informacji od administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji o przekazaniu przez stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16, dokonuje wyrejestrowania pojazdu z urzędu.”.</p> <p>Ponadto konieczne byłoby wprowadzenie następujących zmian do ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji:</p> <p>1) uchyla się art. 20;</p> <p>2) w art. 24</p> <p>a) w ust. 1 w pkt 1 po wyrazach „unieważnienia dowodu rejestracyjnego,” skreśla się wyrazy „karty pojazdu, jeżeli był wydana, oraz tablic rejestracyjnych,”</p> <p>b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu dokonuje zniszczenia tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji i zagospodarowuje je z zachowaniem przepisów ustawy' z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701 i 730).”</p> <p>c) w ust. 2 po wyrazach „o unieważnieniu dowodu rejestracyjnego.” skreśla się wyrazy „karty pojazdu, jeżeli była wydana, oraz tablic rejestracyjnych” a przecinek zastępuje się kropką;</p> <p>w art. 27 w pkt 1 po wyrazach „dowodu rejestracyjnego,” skreśla się wyrazy „karty pojazdu oraz tablic rejestracyjnych.”.</p>			
--	--	--	--	--

TABELA UWAG

do projektu ustawy UD515 o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (konsultacje publiczne)

- część IV.

Lp	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Jednostka zgłaszająca uwagi	Dotyczy resortu	Stanowisko resortu
1	projekt	<ul style="list-style-type: none"> Uzupełnienie definicji „Salonu sprzedaży pojazdów samochodowych” <p>W naszej ocenie definicja "salonu sprzedaży pojazdów samochodowych" powinna uzyskać następujące brzmienie. <i>" Salon sprzedaży pojazdów samochodowych – osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej prowadząca sprzedaż pojazdów samochodowych w lokalu, autoryzowany na podstawie umowy w formie pisemnej pod rygorem nieważności przez producenta pojazdów samochodowych lub jego upoważnionego przedstawiciela."</i> Zmiana wynika z potrzeby uszczelnienia definicji. Przepis nie zawiera żadnego uregulowania pozwalającego organowi weryfikować czy podmiot autoryzujący „salon sprzedaży” w ogóle jest producentem pojazdów. Wprowadzenie obowiązku autoryzowania poprzez umowę w formie pisemnej pod rygorem nieważności dla spełnienia przedmiotowej definicji ustawowej spowoduje uszczelnienie systemu choćby w minimalnym stopniu. Nadmienić należy, że w praktyce organy i tak będą wymagały od przedsiębiorców przedstawienia odpowiedniej</p>	Paweł Tuzinek radca prawny Związek Dealerów Samochodów	MC,MI	<p>Definicja "salonu sprzedaży pojazdów samochodowych" zawarta w projekcie będzie jeszcze przedmiotem omówienia na komisji prawniczej w Rządowym Centrum Legislacji</p> <p>Nie przewiduje się zmiany koncepcji rezygnacji z nalepki kontrolnej i karty pojazdu w projekcie UD515 przyjętym przez Zespół ds. Programowania Prac Rządu.</p>

		<p>umowy, a w przypadku gdyby robiły to bez uzupełnienia definicji o przedmiotowy zapis, robiłyby to bez podstawy prawnej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • W zakresie likwidacji kart pojazdu oraz nalepek kontrolnych <p>Stanowisko branży autoryzowanych sprzedawców samochodów jest takie, że karty pojazdu muszą zostać utrzymane – przede wszystkim ze względów organizacyjnych, wykorzystywania kart pojazdu jako zabezpieczenia przewłaszczenia pojazdu. W sytuacji likwidacji kart pojazdu dojdzie do konieczności innego zabezpieczenia umów kredytowych oraz leasingowych, co powodować będzie dodatkowe komplikacje dla banków i pożyczkobiorców. Środki zabezpieczenia umów pożyczek i leasingów będą przy tym bardziej pracochłonne i kosztowne, niżli ma to miejsce obecnie przy wykorzystaniu kart pojazdu. Problem ten będzie dotyczył wszystkich przedsiębiorców i osób fizycznych nabywających auto z finansowaniem w formie kredytu i biorących auto w leasing. Nalepki kontrolne, skorelowane z numerem dowodu rejestracyjnego stały się ważnym elementem zmniejszającym ryzyko kradzieży pojazdów i pozwalającym na identyfikację pojazdu. Nie ma żadnych przesłanek, żeby ten element zabezpieczający likwidować.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proponowany art. 73 ust. 1f Prawa o ruchu drogowym <p>Za zupełnie bezcelowe uznać należy wprowadzania obowiązku składania wniosku o rejestrację pojazdu w terminie 30 dni - dla nowego pojazdu nabytego w kraju (ust. 1f pkt 1) oraz w zakresie pojazdu nowego sprowadzonego</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z innego państwa członkowskiego (ust. 1f pkt 4). Należy wskazać, że z obecnej systematyki ustawy – Prawo o ruchu drogowym wynika, że rejestracja pojazdu jest jedną z przesłanek dopuszczenia pojazdu do ruchu. Tym samym rejestracja pojazdu jest zupełnie zbędna w sytuacji gdy zamiarem właściciela nie jest używanie pojazdu w ruchu drogowym. Z taką sytuacją mamy do czynienia, kiedy pojazd jest towarem handlowym i oczekuje na swojego nabywcę końcowego, który dopiero będzie używał go w ruchu drogowym. Zupełnie zbędne jest wtedy rejestrowanie pojazdu, a nawet jest ono szkodliwe z punktu widzenia biznesowego, ponieważ prowadzi do obniżenia wartości auta, które technicznie jest autem ciągle nowym, ale sam fakt zarejestrowania go powoduje obniżenie jego wartości, a tym samym uszczerbek dla jego właściciela oferującego taki pojazd do sprzedaży. Tym samym postuluje się wykreślenie tej normy w opisywanym zakresie.</p>			
2	projekt	<p>Proponujemy zdefiniowanie pojęć rejestracja, w szczególności czasowa rejestracja, gdyż wciąż powstają wątpliwości interpretacyjne w organach rejestrujących, które traktują czasami czasową rejestrację już jako pierwszą rejestrację pojazdu, a tak być nie powinno, z wyjątkiem dzisiaj obowiązującej czasowej rejestracji w celu rejestracji pojazdu (na stałe). - MI</p> <p>W odniesieniu do art. 2 pkt 87 proponujemy rozszerzenie także na salony zajmujące się sprzedażą motorowerów oraz przyczep i naczep.</p> <p>W art. 71 ust 7 proponujemy dopisanie 30 dniowego terminu, gdyż naszym zdaniem ten zapis może być wykorzystywany do nieprzerejestrowywania pojazdów sprowadzonych z zagranicy, do chwili aż skutecznie zostanie zarejestrowany na podstawie</p>	<p>Jakub Faryś Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego</p>	<p>MI, MC</p>	<p>Nie przewiduje się definiowania pojęć rejestracja i czasowa rejestracja Rejestracja czy też czasowa rejestracja są odrębnymi procesami realizowanymi przez starostę na podstawie odrębnej podstawy prawnej z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>W projekcie UD515 przyjętym przez Zespół ds. Programowania Prac Rządu nie zakłada się objęcia przepisem art. 73 salony zajmujące się sprzedażą motorowerów oraz przyczep i naczep.</p>

		<p>art. 73 Pozytywnie oceniamy proponowaną zmianę w art. 72, wprowadzającą nowy ustęp 5 odnoszący się do kwestii rejestracji pojazdu używanego z zagranicy. Od dawna zwracamy uwagę na bardzo niepokojące zjawisko rejestracji takich używanych pojazdów na podstawie dokumentacji, która nie jest dokumentem potwierdzającym rejestrację pojazdu, a nawet dowodem rejestracyjnym. W szczególności dotyczy to często pojazdów kategorii L, które są sprowadzane spoza UE i nie uzyskały nigdy homologacji typu, nie spełniają wymagań z zakresu warunków technicznych i w wielu przypadkach w kraju pochodzenia nie są dopuszczane do ruchu drogowego i w związku z tym nie posiadają dowodu rejestracyjnego w rozumieniu Konwencji Genewskiej i Wiedeńskiej.</p> <p>W odniesieniu do proponowanej treści art. 73 ust. 1a wprowadzającej odmiejscowienie w przypadku ponownej rejestracji w Rzeczypospolitej Polskiej mamy wątpliwości co do zakresu tego rozwiązania. Wraz z tą możliwością tworzy się dualizm procedowania w systemie rejestracji w RP. W przypadku samochodów po raz pierwszy rejestrowanych mamy zachowaną zasadę terytorialności wraz z tablicami rejestracyjnymi powiązanymi z miejscem rejestracji, w przypadku samochodów ponownie rejestrowanych mamy możliwość utrzymania dotychczasowych tablic, czyli odmiejscowienia. W związku z tym w naszej opinii może to wprowadzić dodatkowe zamieszanie, w tym także w danych zawartych w CEP, utrudniających jednoznaczne określenie m.in. miejsca w którym pojazd jest faktycznie użytkowany. W tej sytuacji nie widzimy także sensu dalszego utrzymywania przepisów dotyczących tablic rejestracyjnych w obszarze wyróżników dla województw i powiatów. W naszej opinii najlepszym rozwiązaniem byłoby</p>			<p>Przepis art. 71 ust. 7 ustawy jest przedmiotem projektu ustawy (druk sejmowy 3495) prowadzonego przez Ministerstwo Środowiska. W związku z tym projekt UD515 nie będzie zawierał zmiany tego przepisu.</p> <p>Przepis art. 73 ust.1 jest usankcjonowaniem praktyki już stosowanej przez organy rejestrujące pojazdy, brzmienie jego zostało uzgodnione na etapie konsultacji projektu z przedstawicielami tych organów.</p> <p>art. 73 ust. 1f i 1g został usunięty z projektu UD 515 wobec prac nad projektem ustawy (druk sejmowy 3495) prowadzonego przez Ministerstwo Środowiska. Odnosząc się do uwagi w zakresie propozycji do art. 73b ust. 3, Ministerstwo Cyfryzacji nie jest podmiotem uprawnionym do zasilania ewidencji. Ministerstwo Cyfryzacji jako administrator danych w przypadkach rozbieżności, które nie są możliwe do poprawienia przez organy uprawnione może poprawić rozbieżne dane w trybie administratorskim. Ministerstwo Cyfryzacji nie przyjmuje wskazanego w uwadze podejścia</p>
--	--	---	--	--	--

		<p>pozostawienie dotychczasowej sytuacji albo wprowadzenie odmiejszczenia nie tylko dla przerejestrowań ale także pierwszych rejestracji. Ponadto docelowo ze względu na jakość danych gromadzonych w CEP dotyczących danych technicznych pojazdów w tym w szczególności odnoszących się do emisji CO2 oraz zużycia energii, które podlegają raportowaniu do UE, proponujemy rozważenie wprowadzenie przerejestracji tych danych w systemie dokonywanej przez podmioty będące oficjalnymi przedstawicielami producentów pojazdów bądź producentami pojazdów wprowadzającymi do obrotu w Polsce.</p> <p>W odniesieniu do art. 73 ust. 1f i 1g wprowadzającego obowiązek rejestracji w terminie 30 dni od sytuacji wskazanych w ust. 1f pkt 1-4, prosimy o wprowadzenie także wyłączenia dla podmiotów, będących producentami pojazdów bądź oficjalnymi przedstawicielami producentów pojazdów oraz salonami sprzedaży pojazdów samochodowych, w zakresie pojazdów przeznaczonych do sprzedaży. Podmioty takie mają tzw. stocki na których samochody przeznaczone do sprzedaży mogą znajdować się dłużej niż 30 dni od zdarzeń opisanych w ust. 1f pkt 1-4 i wówczas dla takich pojazdów powstawałby obowiązek ich rejestracji, co skutkowałoby w ostateczności startami finansowymi dla tych podmiotów. Ponadto proponujemy rozważenie wprowadzenia sankcji za niedopełnienie obowiązku wskazanego w ust. 1f pkt 1-4</p> <p>W odniesieniu do art. 73b ust. 3 proponujemy rozważenie wprowadzenia uprawnienia do dokonywania zmian w takich sytuacjach także dla Ministra Cyfryzacji. Nasze analizy wskazują, że pomimo uzyskania informacji o zarejestrowaniu pojazdu za granicą będącego poprzednio zarejestrowanego w Polsce, organy rejestrujące nie dokonują odpowiednich zmian w systemie CEP co</p>			<p>funkcjonalności ewidencji w tym zakresie.</p> <p>Wzory wymaganych podpisów w proponowanym art.73d obejmują wydawane dokumenty, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym.</p> <p>W zakresie odmiejszczenia rejestracji w art. 72 ust. 1a dla pojazdów nowych nabywanych poza miejscem zamieszkania należy zauważyć, że w art. 74 ust. 1a proponuje się, że czasowej rejestracji może dokonać również starosta właściwy dla miejsca zakupu lub odbioru pojazdu.</p> <p>Propozycja zmiany art. 62 ust. 1 pkt. 2 Prawa o ruchu drogowym wykracza poza rozwiązania przyjęte dla projektu UD515.</p> <p>W praktyce zagadnienia poruszane przez PZPM związane z dopuszczeniem pojazdów do ruchu są omawiane w kontaktach pomiędzy MI, MC i PZPM w przyjętej formule warsztatów organizowanych dotychczas w MC.</p>
--	--	--	--	--	--

		<p>ostatecznie prowadzi do powstawania błędnych zapisów w CEP w tym także tzw. martwych dusz. Takie uprawnienie dla Ministra Cyfryzacji miałyby także istotne znaczenie w kontekście możliwości korygowania danych dotyczących emisji CO₂ i zużycia energii, w sytuacjach gdy zostałyby udowodnione przez producentów pojazdów lub ich oficjalnych przedstawicieli błędy w zapisach w CEP po wcześniejszym pozyskaniu danych dotyczących monitoringu CO₂ i zużycia energii na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. U. UE. L. z 2009 r. Nr 140, str. 1 z późn. zm.) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określającego normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz. U. UE. L. z 2011 r. Nr 145, str. 1 z późn. zm.).</p> <p>W odniesieniu do art. 73c, podobnie jak w przypadku uwag do art. 72 ust. 1a ta zmiana byłaby w naszej opinii lepsza w przypadku wprowadzenia odmiejscowienia także w przypadku pierwszej rejestracji samochodu nowego. W sytuacji gdy dowód rejestracyjny oraz tablice rejestracyjne muszą być wydane przez właściwy terytorialnie organ rejestrujący, pozyskanie ich dla samochodu nowego zakupionego w innej miejscowości niż zamieszkania lub czasowego pobytu nabywającego, będzie w praktyce trwało tyle samo co w tej chwili, a nawet dłużej w przypadku skorzystania z operatora pocztowego przy</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>przesyłaniu tablic i pozwolenia czasowego. Dzisiaj dokumenty do rejestracji pojazdu mogą być przekazane np. kurierem czy przesyłką konduktorską co pozwala na ich otrzymanie w tym samym dniu i następnie udanie się po dokonaniu rejestracji po odbiór pojazdu.</p> <p>W odniesieniu do art. 73d ust.2 pkt. 2 wymóg przekazania wzorów podpisów powinien tylko dotyczyć Świadectw homologacji typu, dopuszczeń jednostkowych i uznań dopuszczeń jednostkowych, które zostały wydane przez polską władzę homologacyjną i wszystkich dokumentów, które są już krajowo wystawiane tj. oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu.</p> <p>Niezależnie od powyższego proponujemy ujednolicenie zapisów art. 62 ust. 1 pkt. 2 z zapisami znajdującymi się w innych krajach UE, poprzez podniesienie współczynnika z 40% na 50%.</p>			
--	--	--	--	--	--

3	projekt	Mamy zastrzeżenie do dodanych ustępów 1a. i 1b. po ust. 1 w art. 73. Uważamy iż możliwość zachowania dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, składając wniosek o rejestrację pojazdu jest nieuzasadnione i nieekonomiczne.	Bogumił Sobota, Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Producentów Tablic Rejestracyjnych	MI, MC	Celem projektu UD515 stanowiącego tzw. „pakiet deregulacyjny” jest wprowadzenie szeregu ułatwień dla właścicieli pojazdów jak również dla kierujących pojazdami oraz

	<p>Po pierwsze czas użytkowania tablic rejestracyjnych zostanie znacznie wydłużony, czego niestety nie przewidują producenci materiałów do ich produkcji, okres gwarancji na folię odblaskową to 2 lata, maksymalna trwałość w warunkach eksploatacji - 5 lat. Dzisiejszy system jest swojego rodzaju naturalną selekcją pozwalającą wymieniać tablice w okresie ich przydatności do użytkowania tj. co 3-4 lata. Po wprowadzeniu nowych przepisów okres użytkowania wydłuży się do 10-20 lat, co stworzy potrzebę produkcji duplikatów, a te oznaczają dodatkowe koszty dla właściciela. Bardzo mocno skomplikują się procedury reklamacyjne, gwarancyjne i pogwarancyjne oraz wymiany tablic niezdatnych do użytkowania, które w naturalny sposób będą pojawiały się w czwartym roku użytkowania.</p> <p>Urzędowa cena kompletu tablic (2 szt.) to 80 zł, co przy kwocie zakupu pojazdu używanego czy tym bardziej nowego nie odgrywa roli dla przeciętnego obywatela, który zmienia samochód średnio co kilka czy kilkanaście lat (reszta opłat łącznie 185 zł to koszty dowodu rejestracyjnego i naklejek) czy zatankowania zbiornika paliwa do pełna. Zastrzeżenia może również budzić nierówne traktowanie właścicieli samochodów uwzględniając fakt, że niektórzy mogą zostać zwolnieni z obowiązku zakupu tablic rejestracyjnych, inni zaś nie (właściciele pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy) - Konstytucja art.32.</p> <p>Uszczuplone zostaną dochody powiatów i urzędów miast, gdyż to właśnie do ich budżetu trafiają te opłaty, około 100 mln zł rocznie. Wzrosną również koszty urzędów ze względu na znaczne zwiększenie ilości wtórników. Koszt wtórnika tablicy rejestracyjnej jest dwukrotnie wyższy, niż tablicy seryjnej, ze względu na zwiększone koszty transportu.</p> <p>Adekwatnie wobec zmniejszonej ilości nowych tablic rejestracyjnych, ich cena znacząco</p>		<p>uproszczeń w obowiązujących procedurach, zmniejszających obciążenia administracyjne zarówno dla obywateli jak i organów samorządowych, w szczególności związanych z procedurą rejestracji pojazdów.</p> <p>Zaproponowane w nim rozwiązania przez Ministra Infrastruktury wspólnie z Ministerstwem Cyfryzacji zostały przyjęte przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu. Nie przewiduje się na etapie prowadzonych prac legislacyjnych nad tym projektem zmiany zawartej w nim koncepcji</p> <p>w zakresie możliwości zachowania na wniosek właściciela pojazdów dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic rejestracyjnych.</p> <p>Należy zauważyć, że właściciel pojazdu składając wniosek o rejestrację pojazdu będzie mógł wnioskować o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic (tablicy) rejestracyjnych, jeżeli pojazd był zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada tablice zgodne z przepisami wydanymi na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz utrzymane w stanie zgodnym z art. 60 ust. 1b. Jeżeli</p>
--	--	--	---

		<p>wzrośnie, biorąc pod uwagę stałe koszty producenta (wysokie koszty certyfikacji, amortyzacja maszyn, wyższe ceny zakupu materiałów).</p> <p>Obecnie przy przerejestrowaniu pojazdu z innego powiatu użytkownik otrzymuje nowe tablice, na które naklejane są naklejki legalizacyjne - przy zostawieniu starych tablic występuje problem ich stanu (często używane tablice są zniszczone, pognięte, brudne) - pytanie czy w takiej sytuacji urzędnik rejestrujący pojazd będzie w stanie ocenić stan i zalegalizować zniszczone tablice, które nie spełniają wymagań jakościowych? Na pewno potrzebne będą szczegółowe uregulowania prawne, kiedy pozostawiona tablica nadaje się do dalszego użytkowania, być może opinia diagnosty. W świetle tych faktów uproszczenie procedury rejestracji pojazdu będzie raczej iluzoryczne.</p> <p>Jednak największą szkodą dla społeczeństwa będzie zniweczenie 16-letniego doświadczenia mieszkańców powiatów, pozytywnie oceniających „lokalność” numerów rejestracyjnych. Obecne wyróżniki literowe dają możliwość określenia skąd pochodzi dany samochód - informacje przydatne dla Policji, Straży Granicznej, Izba Skarbowa, potencjalnych świadków zdarzeń lub kolizji drogowej bez potrzeby legitymowania i kontroli itd. - przy możliwości zostawienia tablicy przy przerejestrowaniu pojazdu zniknie podział regionalny i system stosowany od 2000 roku straci swoje zalety - wyróżniki przestaną mieć jakiegokolwiek znaczenie informacyjne.</p> <p>Również doświadczenia krajów o podobnej wielkości co Polska (np. Niemiec, Ukrainy, Szwecji, Czech czy Francji) pokazują, że stosowany obecnie system tablic rejestracyjnych jest efektywny i niekłopotliwy. Nie ma natomiast wiarygodnych doświadczeń z systemem jednej tablicy na całe życie samochodu w branży tablic rejestracyjnych (system taki występuje jedynie w</p>		<p>tablice będą nieczytelne, zniszczone, to właściciel pojazdu nie będzie spełniał warunku do zachowania tych tablic. Jednocześnie nadal zachowana jest możliwość uzyskania wtórnika tablic rejestracyjnych.</p> <p>W omawianym przypadku do oceny stanu tablic rejestracyjnych, nie jest zasadne tworzenie dodatkowych wymagań i obowiązków. Należy dodać, że stan tablic jest weryfikowany przez diagnostę w trakcie przeprowadzanego okresowego badania technicznego pojazdu na podstawie obecnie obowiązującego stanu prawnego.</p> <p>Nie można podzielić poglądu, że opłata w wysokości 80,00 zł za wydanie tablicy rejestracyjnej samochodowej nie ma znaczenia dla właściciela pojazdu. Przy innych uproszczeniach wynikających z ww. projektu ustawy oszczędności dla właściciela pojazdu przy rejestracji pojazdu będą wyższe od tej kwoty. Praktyka nie potwierdza też, że okres użytkowania i przydatności tablic rejestracyjnych wynosi 3-4 lata.</p> <p>W zakresie związanym z rejestracją pojazdów i wydawanymi dokumentami oraz oznaczeniami dochody organów rejestrujących pojazdy oraz producentów tych</p>
--	--	--	--	---

	<p>Albanii, Turcji, Białorusi, Jemen i Jordanii). Jesteśmy przekonani, że pojawi się problem organizacyjny np. właściciel pojazdu mieszka w Szczecinie, tablice pochodzą z Ustrzyk Dolnych, a rejestracja samochodu odbyła się w Warszawie - generacja kosztów i problemów dla obywatela, związanych z wymianą tablicy, która nie spełnia wymagań przepisów prawa. Dodatkowo urzędy będą mieć problem z archiwizacją dokumentów z różnych województw.</p> <p>Mamy tu również problem prostego rozdzielenia zmiany właściciela pojazdu w oderwaniu od historii poprzedniego numeru rejestracyjnego np. ewentualne zgubienie tablic, mandaty, również zagraniczne, kradzież paliwa, gdy samochód nie jest jeszcze przerejestrowany itp.</p> <p>Na pewno będziemy mieli do czynienia ze wzrostem przestępczości, kiedy urzędnicy policyjni nie mogły będą prawidłowo odczytać wyróżników tablic, które mają ponad 4 lata. Problem z identyfikacją miejsca rejestracji pojazdu będą miały również patrole straży granicznej, inspekcji drogowej i policji podczas wstępnej weryfikacji pojazdów do kontroli przez lornetkę.</p> <p>W całości popieramy dodanie art. 74b. Wprowadzenie regulacji prawnych w zakresie tablic rejestracyjnych wycofanych z użytku ewidentnie zwiększy bezpieczeństwo i szczelność systemu rejestracji i ewidencji pojazdów.</p> <p>Pozytywnie oceniamy także likwidację karty pojazdu. W dobie cyfryzacji uważamy ją za dokument nieprzydatny.</p> <p>Jesteśmy zaniepokojeni zlikwidowaniem nalepki kontrolnej na szybę. Likwidacja naklejki dodatkowo utrudni lub niekiedy uniemożliwi identyfikację pojazdu.</p>		<p>dokumentów i oznaczeń wynikają z opłat ponoszonych przez właścicieli/posiadaczy pojazdów, którzy postulują uproszczenie procedur i ten głos należy uznać za decydujący w kwestii zasadności proponowanych rozwiązań.</p> <p>Należy podkreślić, że obecnie organy kontroli i inne podmioty posiadające dostęp do Centralnej Ewidencji Pojazdów dla realizacji swoich ustawowych zadań posiadają możliwość sprawdzenia danych i informacji o pojeździe i jego posiadaczu. Dokonywanie obowiązkowej wymiany tablicy rejestracyjnej dla pojazdu zarejestrowanego na terytorium RP i nadawanie nowego numeru rejestracyjnego obecnie nie ma racji bytu. Niezasadna jest też ocena o możliwym roszczeniu systemu rejestracji pojazdów w sytuacji możliwości zachowania dotychczasowych tablic rejestracyjnych. Archiwizacja dokumentacji to nie problem tylko aspekt do uregulowania w przepisach wykonawczych na podstawie delegacji określonej w art. 76 ust.1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, które będą opracowane do procedowanej ustawy.</p>
--	---	--	---

		Niewielki koszt naklejki nie usprawiedliwia tych skutków. Z pewnością przyczyni się to również do rozszczelnienia systemu rejestracji w Polsce.			Bardzo ważny w omawianej sprawie jest również aspekt ochrony środowiska i tworzenia odpadów z niepotrzebnie wymienianych tablic rejestracyjnych a także aspekt oszczędnego wykorzystywania materiałów i energii sprzyjający naszemu środowisku, który powinien być brany pod uwagę przez wszystkie podmioty zaangażowane w proces rejestracji pojazdów, mając na uwadze znaczną liczbę pojazdów zarejestrowanych w Polsce.
4	projekt	<p>1. Uwagi do art. 1 pkt 12 projektu ustawy</p> <p>Na wstępie pragnę zaznaczyć, że PWPW S.A. (zwana dalej także „Spółką”), będąc nadzorowaną przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, strategiczną spółką skarbu państwa, w której państwo posiada 100% udziałów, uzyskała zgodnie z ustawą z dnia 22 listopada 2018 r. o <i>dokumentach publicznych</i> status wytwórcy najważniejszych dokumentów publicznych w Polsce wymienionych w kategorii pierwszej.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że PWPW S.A. jest spółką prawa handlowego, co oznacza, że prowadzi swoją działalność z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego, a celem Zarządu Spółki jest maksymalizacja zysków przy optymalnej organizacji produkcji. W ramach swojej działalności Spółka współpracuje ze wszystkimi publicznymi emitentami dokumentów publicznych na podstawie porozumień lub umów zawartych na warunkach rynkowych. Dzięki</p>	Maciej Biernat Prezes Zarządu Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.	MI	Zapewnienie odpowiedniego systemu teleinformatycznego do obsługi zadań wynikających z ustawy - Prawo o ruchu drogowym (tzw. systemy POJAZD i KIEROWCA) oraz utrzymania tych systemów, a także obowiązek rozwijania nowych funkcjonalności, dostosowania do zmieniających się przepisów czy też utrzymanie integracji z centralną ewidencją pojazdów i kierowców to obowiązki, które już wynikają z obowiązujących przepisów i zawartych przez PWPW S.A. umów z powiatami realizującymi zadania publiczne w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania. Określone jest również z

	<p>swojej wydajnej aktywności PWPW S.A. corocznie osiąga zysk, którego częścią zasila - w formie dywidendy - Skarb Państwa. Jednocześnie PWPW S.A., z uwagi na unikalny zakres produkcji, posiadany know-how, zasób kadrowy, a także z uwagi na wykonywanie innych zadań (takich jak np. integracja systemów PWPW S.A. z CEPIK_2.0, wytworzenie i utrzymanie systemów do obsługi e-dowodów, paszportów czy też projektu „id issuer”), stanowi jeden z istotnych elementów systemu bezpieczeństwa państwa.</p> <p>Wskazane okoliczności determinują sposób funkcjonowania Spółki, skierowany z jednej strony na zapewnienie bezpieczeństwa produkcji dokumentów publicznych oraz tworzonych i zarządzanych przez Spółkę systemów teleinformatycznych (m.in. związanych z produkcją oraz dystrybucją dokumentów publicznych), a z drugiej strony zgodny z wymogami efektywnego zarządzania. Ponadto odpowiedzialność Spółki w zakresie bezpieczeństwa produkowanych dokumentów wyraża się także w ciągłym rozwoju i podnoszeniu innowacyjności produktów i rozwojem zarządzanych systemów teleinformatycznych.</p> <p>Wyznaczona Spółce rola wymusza konieczność optymalnego rozłożenia sił i środków, ustanawiania priorytetów oraz każdorazową konieczność zapewnienia finansowania poszczególnych projektów w odpowiedniej perspektywie czasowej. Działalność Spółki musi uwzględniać rachunek ekonomiczny w każdym realizowanym przedsięwzięciu, tak by uniknąć narażenia na ryzyko utraty stabilności, tym samym zagrożenia bezpieczeństwa Państwa.</p> <p>Jednym z pól aktywności Spółki jest produkcja dokumentów komunikacyjnych, takich jak dowód rejestracyjny, prawo jazdy, pozwolenie czasowe, karta pojazdu oraz nalepka kontrolna. W ramach</p>		<p>jakich opłat wytwórca dokumentów zapewnia utrzymanie ww. systemów powiązanych z procesem produkcji i personalizacji wytwarzanych dokumentów. Przepis w zakresie koordynacji i nadzoru interoperacyjności systemów będzie jeszcze przedmiotem rozpatrzenia przez komisję prawniczą Rządowego Centrum Legislacji, która oceni prawidłowość konstrukcji tego przepisu.</p> <p>Nie przewiduje się zmiany koncepcji rezygnacji z nalepki kontrolnej w projekcie UD515 przyjętym przez Zespół ds. Programowania Prac Rządu. Nie wyklucza to rozpatrzenia poza tym projektem koncepcji nowego oznakowania (np. RFID), którego warstwa elektroniczna współdziałałaby z innymi rozwiązaniami i systemami informatycznymi. Obecnie nie przewiduje się wprowadzania dowodu rejestracyjnego składającego się z dwóch części. Dowód rejestracyjny jednocześnie jest również zgodny z dyrektywą 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.</p> <p>Projekt ustawy zapewnia wejście w życie odpowiednich rozwiązań, uwzględniając, że po wejściu w życie ustawy dopiero komunikaty</p>
--	---	--	--

		<p>wsparcia procesu produkcji i dystrybucji Spółka opracowała, wdrożyła, utrzymuje i rozwija specjalny system teleinformatyczny oraz zapewnia pełną infrastrukturą sprzętową i łączność teleinformatyczną na terenie całego kraju. Finansowanie całego przedsięwzięcia możliwe jest dzięki sprzedaży ww. dokumentów komunikacyjnych.</p> <p>Mając na względzie powyższe należy podnieść zastrzeżenia odnośnie art. 1 pkt 12 projektu ustawy, w którym zaproponowano dodanie do ustawy - Prawo o ruchu drogowym nowego art. 75e. Zgodnie z propozycją ustawa będzie nakładać na Spółkę obowiązek „zapewnienia odpowiedniego system teleinformatycznego” do obsługi zadań wynikających z ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Natomiast zgodnie z dodawanym ustępem 1 ww. art. 75e, minister właściwy ds. informatyzacji „koordynuje i nadzoruje interoperacyjność systemów”, a także „określa zasady współpracy przy ich integracji” z producentem dokumentów.</p> <p>Przepis w tym kształcie budzi uzasadnione wątpliwości, gdyż nakłada na Spółkę obowiązki związane z zapewnieniem oraz utrzymaniem systemu, co oznacza również obowiązek rozwijania nowych funkcjonalności, dostosowania do zmieniających przepisów czy też utrzymanie integracji z centralną ewidencją pojazdów, bez określenia na poziomie ustawowym zasad współpracy ze Spółką. Projekt przewiduje jedynie, że forma współpracy (zlecenia tych zadań) zostanie określona jednostronnie przez ministra właściwego ds. informatyzacji. Określona w tym przepisie ustawowym forma współpracy pomiędzy wskazanym organem a spółką jest skonstruowana wadliwie, niejednoznaczna i niedookreślona, tym samym sprzeczna z naturą stosunku umownego, jaki ma łączyć organ państwowy i spółkę prawa handlowego.</p>			<p>ministra właściwego do spraw informatyzacji ogłaszane z odpowiednim kilkumiesięcznym wyprzedzeniem w Dzienniku Ustaw będą określały od kiedy dane rozwiązanie będzie stosowane.</p> <p>Należy wziąć pod uwagę, że opłata za wytwarzane dokumenty pochodzi z opłat za ich wydanie ponoszonych przez właścicieli/posiadaczy pojazdów, którzy postulują uproszczenie procedur i ten głos należy uznać za decydujący w kwestii zasadności proponowanych rozwiązań.</p>
--	--	--	--	--	---

	<p>PWPW S.A pragnie w tym miejscu zaznaczyć, że zakres funkcjonalny systemu dziedzinowego ds. rejestracji pojazdów określa umowa zawarta między Ministrem Infrastruktury a PWPW S.A. Zmiana zakresu funkcjonalnego może mieć, zatem istotny wpływ na zmianę warunków świadczenia usług określonych w przedmiotowej umowie.</p> <p>Ponadto w myśl proponowanego przepisu ustawodawca wskazuje Spółkę, jako podmiot odpowiedzialny za określone zadania bez jednoczesnego określenia zasad i źródła ich finansowania przez Skarb Państwa. Tak niejednoznaczna i nieokreślona sytuacja może mieć wpływ na stabilną sytuację Spółki i jej gotowość do wypełniania zadań na innych polach aktywności. W naszej opinii w celu prawidłowego wykorzystania środków finansowych, posiadanych zasobów oraz wypełniając obowiązującą strategię rozwoju Spółki niezbędne jest ukształtowanie takich form współpracy i finansowania, które pozwolą na rzeczowe zaplanowanie sił i środków finansowych oraz mocy produkcyjnych zgodnie z zasadą gospodarności.</p> <p>Jako przykład modelowego rozwiązania określającego zasady finansowania zadania publicznego nałożonego przez ustawodawcę na Spółkę można wskazać ustawę z dnia 22 lutego 2019 r. o zmianie ustawy o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych (Dz. U. poz. 638). W ustawie tej Spółka została wskazana, jako podmiot odpowiedzialny za wdrożenie systemu umożliwiającego tworzenie i wydawanie niepowtarzalnych identyfikatorów na wyroby tytoniowe. Ustawa nakładając określone zadanie na Spółkę określa jednoznacznie źródło i zasady jego finansowania, w tym wartość opłat pobieranych za wydanie niepowtarzalnych</p>			
--	---	--	--	--

		<p>identyfikatorów (art. 10aa ust. 2 ww. ustawy).</p> <p>Kolejnym zastrzeżeniem, na które należy zwrócić uwagę to niedostateczny termin na wdrożenie zaplanowanych w projekcie ustawy zmian, do których zobowiązana będzie Spółka. Biorąc pod uwagę skalę zmian, zakres prac deweloperskich, konieczność przeprowadzenia testów integracyjnych z różnymi podmiotami oraz obecny poziom zaawansowania projektu rozwoju(m.in. brak przedstawienia projektów aktów wykonawczych do ustawy) termin ten powinien być odpowiednio wydłużony.</p> <p>2. Uwagi do propozycji likwidacji karty pojazdu i nalepki kontrolnej</p> <p>Odnosząc się do zmian zakładających zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu i nalepek kontrolnych na wstępie należy podkreślić, że PWPW S.A. nie kwestionuje intencji ustawodawcy, jaką jest zmniejszenie liczby wydawanych przez państwo dokumentów i tym samym stworzenie pewnych ułatwień dla obywateli.</p> <p>Nie mniej jednak proponujemy rozważenie utrzymania obowiązku posiadania nalepki kontrolnej wraz z przeprowadzeniem jej modyfikacji poprzez dodanie kolejnych funkcjonalności. Proponowana zmiana polega na wykorzystaniu najnowszych technologii i zawarcie w nalepce informacji użytkowych, np. o rodzaju napędu/paliwa stosowanego w pojeździe (emisja spalin), w tym elementu elektronicznego umożliwiającego odczyt danych samochodu za pomocą technologii RFID (ang. Radio-frequency identification). Proponowana modyfikacja funkcjonalności nalepki kontrolnej powinna wychodzić naprzeciw rozwiązaniom dotyczącym coraz ostrzejszych wymogów ochrony środowiska i związaną z tym postępującą dywersyfikacją</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>napędu pojazdów. Istotnym rozwiązaniem może być też spozycjonowanie nalepki, jako podstawowego narzędzia umożliwiającego dalszy rozwój aplikacji, systemów (w postaci np. monitoringu, automatycznego uprawnienie wjazdu na: parkingi, do wyznaczonych stref miejskich, stref chronionych np. lasów, parków narodowych, koncerty etc.), wykorzystujących automatyczny odczyt danych i identyfikację pojazdu. Takie rozwiązanie może być z powodzeniem wykorzystane np. w budowanym obecnie systemie mającym zastąpić VIATOL lub stanowić element identyfikujący w systemie kontroli prędkości na drogach.</p> <p>Dodatkowo ważnym argumentem w pozostawieniu nalepki kontrolnej jest fakt, że wprowadzenie karty pojazdu i nalepki kontrolnej miało na celu ograniczenie skali kradzieży samochodów w Polsce (a w przypadku nalepek także tablic rejestracyjnych) oraz zapewnienie gwarancji bezpiecznego obrotu prawnego środkami transportu. Statystyki wskazują, że w okresie od wprowadzenia karty pojazdu w 1999 r. oraz nalepki kontrolnej w 2000 r. (w istocie trzeciej, trwale przymocowanej do pojazdu tablicy rejestracyjnej) kradzież pojazdów spadła z ok. 70 tys. pojazdów rocznie do poniżej 10 tysięcy w 2018 r., co stanowi nadal wysoki wskaźnik na tle średniej unijnej. Ponadto należy dodać, że dokument stanowiący tzw. drugą część dowodu rejestracyjnego jest przewidziany przez art. 5 dyrektywy 1999/37/WE. Obecnie dwuczęściowe dowody rejestracyjne są stosowane przez Niemcy, Austrię, Holandię, Szwecję, Bułgarię, Luksemburg, Finlandię i Norwegię.</p> <p>Jednocześnie, po stronie Spółki, zakończenie produkcji karty pojazdu i nalepki kontrolnej wiąże się z dużymi problemami organizacyjnymi, które mają związek ze znacznym wolumenem produkcji każdego z produktów. Produkcja karty pojazdu</p>			
--	--	--	--	--

		<p>odbywa się w dedykowanej do tego hali produkcyjnej, przy wykorzystaniu maszyny wyłącznie do tego przeznaczonej. W projekcie ustawy zaproponowano, że komunikat o wdrożeniu rozwiązań technicznych umożliwiających uchylenie obowiązku wydawania np. karty pojazdu ogłaszany będzie jednostronnie przez ministra właściwego ds. informatyzacji minimum 5 miesięcy przed wdrożeniem danego rozwiązania. W przypadku karty pojazdu pełny cykl produkcyjny wynosi min. 7 miesięcy (zakup surowców - 3 miesiące, druk i oprawa - 3 miesiące, personalizacja - 1 miesiąc). Proponowany krótki okres ogłoszenia zakończenia produkcji narazić może Spółkę na niepotrzebne starty finansowe. W związku z powyższym, w przypadku całkowitej rezygnacji z produkcji, zasadne byłoby oznaczenie w projekcie jednoznacznej daty zniesienia obowiązków wydawania dokumentów przez starostwa i wyznaczenie, co najmniej rocznego vacatio legis przepisów regulujących tą kwestię.</p>			
5	projekt	<p>Proponujemy, aby w art. 72 ust. 1 pkt 4 po słowach „badania technicznego” dodać słowa „nie dotyczy to pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”</p> <p>Zaproponowany w projekcie art. 73 ust. 1F przewiduje zobowiązanie właściciela pojazdu do złożenia wniosku o jego rejestrację w ciągu 30 dni od nabycia pojazdu bądź jego dopuszczenia do ruchu. Równoległe obowiązujący art. 72 ust. 1 pkt 4 stanowi, że warunkiem zarejestrowania pojazdu jest przedstawienie zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego lub innego równoważnego dokumentu. Po wprowadzeniu nowego art. 73 ust. 1F pomiędzy obydwoma przepisami dochodziłoby do kolizji. Posiadacz pojazdu zarejestrowanego na terytorium Polski nieposiadającego aktualnych badań technicznych byłby z jednej strony zobligowany do złożenia</p>	Piotr Pszczółkowski Wiceprezes Zarządu Fundacji Recyklingu Rewitalizacyjnego	MI	System okresowych badań technicznych reguluje prawo europejskie. Proponowane wyłączenie byłoby w sprzeczności z dyrektywą 2010/45/WE.

		<p>wniosku o rejestrację, z drugiej strony wnioski te nie mogłyby zostać pozytywnie rozpatrzone z uwagi na brak aktualnych badań technicznych. Byłoby to szczególnie uciążliwe dla posiadaczy pojazdów historycznych, aut nietypowych i wszystkich innych przypadków, w których nabyty pojazd poddany będzie skomplikowanej i długotrwałej naprawie.</p> <p>Oceniając pozytywnie propozycję wprowadzenia sztywnego terminu rejestracji pojazdu należy z całą stanowczością stwierdzić, iż wymóg posiadania aktualnego badania technicznego w celu przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w kraju nie znajduje żadnego uzasadnienia. Pojazd zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest dopuszczony do ruchu bezterminowo, a ewentualny brak badań technicznych nie wpływa na uchylene decyzji o rejestracji, skutkując jedynie niemożnością wprowadzania pojazdu do ruchu do czasu przeprowadzenia badania technicznego ze skutkiem pozytywnym. W związku z powyższym procedura przerejestrowania pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ma na celu jedynie zmianę danych właściciela/posiadacza pojazdu, zgodnie ze stanem faktycznym. Do takiej zmiany ewidentnie nie jest konieczne potwierdzenie, czy pojazd jest sprawny. Warto podkreślić, iż obowiązujący obecnie przepis uzależniający możliwość przerejestrowania pojazdu od posiadania aktualnych badań technicznych skutkuje poważnymi opóźnieniami w aktualizacji danych zgromadzonych w CEPiK a w konsekwencji chaosem w tym rejestrze. Jest to też rozwiązanie wysoce niekorzystne dla posiadaczy pojazdów, naraża ich bowiem na problemy z zarejestrowaniem auta po długotrwałym remoncie lub odbudowie pojazdu w</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>przypadku utraty umowy kupna/sprzedaży. Wymóg posiadania aktualnych badań technicznych w chwili rejestracji pojazdu nie jest też podyktowany względami bezpieczeństwa, ponieważ pojazd po przerejestrowaniu i tak nie mógłby poruszać się po drogach z uwagi na brak badań. Ewentualnie można by rozważyć w takich przypadkach wprowadzenie wirtualnego zatrzymania dowodu rejestracyjnego przez organ rejestrujący pojazdy, na zasadach analogicznych jak w przypadku policyjnej kontroli drogowej.</p> <p>Biorąc pod uwagę wyżej wskazane argumenty wnioskujemy o wprowadzenie wskazanej na wstępie zmiany w 72 ust. 1 pkt 4</p>			
6	projekt	<p>W związku z przekazaniem projektu ustawy do konsultacji, w imieniu przedstawicieli branży recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (stacji demontażu pojazdów oraz punktów zbierania pojazdów) przedstawiam nasze stanowisko w przedmiotowej sprawie.</p> <p>Na samym wstępie chciałbym zaznaczyć, że pozytywnie odbieramy chęć penalizowania zjawiska unikania przerejestrowania pojazdu. Wielokrotnie poruszaliśmy to zagadnienie na spotkaniach w Ministerstwie Środowiska, Ministerstwie Infrastruktury oraz Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii. Jest to postulat od kilku lat promowany przez nasze środowisko. Działalność szarej strefy (której skala wynosi od 50 do 70%) opiera się na zakupie auta na tzw. słupa i zdemontowaniu go poza instalacją do tego uprawnioną (stacją demontażu pojazdów). Wprowadzenie obowiązku rejestracji w terminie 30 dni uważamy za dobry krok w kierunku ograniczania działalności szarej strefy.</p> <p>W związku z planowaną zmianą przepisu i dodanie do ustawy Prawo o ruchu drogowym art. 73 ust. 1f (art. 1 pkt 7 ustawy zmieniającej) Zwrócić należy uwagę na fakt, że pojazdy często</p>	Jakub Smakulski Prezes Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO	MI	<p>Przepisy o sankcjach i terminach rejestracji pojazdów są przedmiotem procedowanego przez Sejm RP projektu ustawy o zmianie ustaw o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 3495). W projekcie tym w art. 4 dokonywana jest zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Stąd też w ramach projektu UD 515 nie będą rozpatrywane.</p> <p>Ministerstwo Środowiska nie zgłosiło uwag do propozycji czasowego wycofania z ruchu samochodu osobowego przy spełnieniu określonych warunków (art 78a ust. 4a Prawo o ruchu drogowym). Nie potwierdzone jest</p>

		<p>są trzymane w magazynach lub na placach i proces ich zarejestrowania zachodzi po kilku lub kilkunastu miesiącach. Wprowadza to chaos w zakresie ewidencyjnym ilości zarejestrowanych pojazdów oraz stwarza zagrożenie, że pojazdy te będą poruszały się po drogach publicznych lub będą przedmiotem handlu w celu rozebrania na części przez podmioty nieuprawnione. Pojazdy przyprawdane do stacji demontażu pojazdów bardzo często nie są przerejestrowane na ostatniego właściciela. Stwarza to kłopot posiadania wszystkich umów sprzedaży pojazdu zawartych pomiędzy poprzednim właścicielem a obecnym. Wiele razy pojawia się problem tzw. ciągłości zawartych umów. W takim przypadku stacja demontażu nie może określić kto jest właścicielem pojazdu, więc wprowadzenie obowiązku przerejestrowania będzie układało te sprawy w należyty porządku.</p> <p>Propozycję wprowadzenia „czasowego wycofania pojazdu z ruchu” oceniamy bardzo negatywnie (art 78a ust. 4a Prawo o ruchu drogowym). Zapis ten stwarza lukę w przepisach, która może spowodować, że pojazdy przeznaczone do nielegalnego demontażu będą poddawane procedurze czasowego wycofania z ruchu i symulowane będzie długotrwałe (można rzec permanentne) naprawianie pojazdu lub jego rekonstruowanie. Już dzisiaj Inspekcja Ochrony Środowiska ma problemy z udowodnieniem nielegalnego demontażu pojazdów, a wprowadzenie proponowanego zapisu tylko pogłębi te trudności.</p> <p>Uważamy, że uprawnienie Starosty do nałożenia kary w wysokości 1000 zł za niespełnienie obowiązku przerejestrowania pojazdu jest słusznym kierunkiem. Dodatkowo przychód z tych kar stanowiący dochód starostwa jest</p>			<p>żadnymi danymi przez podnoszących problem, że czasowe wycofanie z ruchu ma negatywny wpływ na powstawanie odpadów czy nielegalny obrót częściami zamiennymi. Dane pojazdu wycofanego z ruchu gromadzone są w centralnej ewidencji pojazdów.</p>
--	--	---	--	--	--

		elementem motywującym (i zarazem naszym postulatem przedstawianym od kilku lat) do skutecznego likwidowania patologii w systemie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.			
7	projekt	<p>Chciałbym wyrazić swoją opinie na temat: „Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw” – UD515.</p> <p>Na wstępie chciałbym wyrazić poparcie dla załączone projektu oprócz jednego punktu – „zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu na wniosek właściciela pojazdu (Art. 17)”. (OSR – Konsultacje Publiczne - 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego)</p> <p>Rozumiem ideę ułatwień i oszczędności dla kierowców w tym punkcie, jednakże uważam że ten przepis wprowadzi nieporządek i da pozorne ułatwienie. Wiem, że w Polsce rejestracja jest przypisana do pojazdu i ten przepis jest jego rozwinięciem/ułatwieniem, jednakże Polska nie ma systemu rejestracji jak w Wielkiej Brytanii (UK), gdzie tablice są generowane z systemu, lecz opiera się na dużo częściej występujących w Europie, systemach wyróżników tablic przypisanych do województw/powiatów/landów/kantonów/miast , których właścicielem jest osoba/firma. W przypadku sprzedaży auta do innego województwa i zostawienia rejestracji, wyróżniki powiatów stracą sens, a zgodnie z projektem ustawy: <i>„Uwzględniając to, przy wprowadzaniu możliwości zachowania na wniosek właściciela pojazdu dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu nie zakłada się obecnie tworzenia nowego systemu nadawania numerów rejestracyjnych i produkcji tablic rejestracyjnych. Zachowanie dotychczasowego systemu jest zasadnym rozwiązaniem nie</i></p>	Osoba fizyczna 1	MI	Zaproponowane w projekcie rozwiązania zostały przyjęte przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu. Nie przewiduje się na etapie prowadzonych prac legislacyjnych nad tym projektem zmiany zawartej w nim koncepcji w zakresie możliwości zachowania na wniosek właściciela pojazdów dotychczasowego numeru rejestracyjnego, w tym tablic rejestracyjnych.

		<p>wymagającym dodatkowych kosztów i warunków dla podmiotów powiązanych z produkcją i wydawaniem tablic rejestracyjnych.” (Uzasadnienie – konsultacje publiczne, str. 4). Uważam, że wprowadzi to chaos, do bardzo dobrze funkcjonującego systemu.</p> <p>Uważam, że w Polsce, w przyszłości, powinniśmy przejść na model przypisania tablic do właściciela pojazdu (osoby lub firmy), które rzadziej zmieniają miejsce zamieszkania niż samochody przy sprzedaży. Funkcjonuje to już w Niemczech, Austrii czy Szwajcarii. Pozwoliłoby to utrzymać obecny system szczelnym i sensownym oraz wygenerować prawdziwe oszczędności po stronie obywateli. Docelowo, sugerowałbym również model Szwajcarski, gdzie na jedną tablicę rejestracyjną można mieć zarejestrowane 3 pojazdy i płaci się tylko jedną składkę OC/OCAC od pojazdu najdroższego. Myślę, że w tym przypadku jest największa oszczędność dla obywateli. ☺ W mojej opinii nie jest on też spójny z profesjonalną tablicą rejestracyjną, gdzie właścicielem tablicy jest firma a w przypadku Art. 17 pojazd.</p> <p>Zgodnie z argumentacją, zwracam się z uprzejmą prośbą o wykreślenie punktu: „zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu na wniosek właściciela pojazdu (Art. 17) z dalszych prac nad projektem ustawy UD515, aby w przyszłości, bardziej kompleksowo zająć się rozwiązaniem rejestracji pojazdów.</p>			
7	projekt	Bez uwag	Teresa Dobrzańska-Pielichowska Wiceprezes Federacji Związków Pracodawców		

			Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań
dla tablic rejestracyjnych**

Na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a i c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 248, 568 i 695) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2355, z 2018 r. poz. 893 oraz z 2019 r. 1143, poz. 1272 i 2483) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 1 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) wzory dowodu rejestracyjnego i pozwolenia czasowego oraz ich opis, a także wzory wniosku o rejestrację, czasową rejestrację, wyrejestrowanie pojazdu lub zawiadomienia o nabyciu lub zbyciu pojazdu, decyzji o rejestracji, czasowej rejestracji albo wyrejestrowaniu pojazdu, wniosku o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego, wtórnika pozwolenia czasowego, wtórnika tablic (tablicy) rejestracyjnych, nowego dowodu rejestracyjnego lub tablic (tablicy) rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym, zaświadczenia potwierdzającego dane zawarte w utraconym dowodzie rejestracyjnym, wniosku o wydanie dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika dla pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”,
- 2) w § 2:
 - a) w ust. 1:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie: „dowód własności pojazdu, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 2 pkt 1a ustawy;”,
 - uchyla się pkt 2,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

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

„2a. Właściciel pojazdu przedstawia organowi rejestrującemu również do legalizacji tablice rejestracyjne w przypadku wniosku właściciela pojazdu o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, o którym mowa w art. 73 ust. 1a ustawy.

2b. Przepis ust. 2a stosuje się również do tablicy dodatkowej do oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną pojazdu, jeżeli była wydana, dla pojazdu z zachowanym dotychczasowym numerem rejestracyjnym.”;

3) w § 3:

a) w ust. 1 w pkt 2 skreśla się wyrazy „2,”,

b) w ust. 2 w pkt 2 skreśla się wyrazy „2,”;

4) uchyla się § 4;

5) w § 8:

a) w ust. 1:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w § 9 ust. 1 albo 2a.”,

- uchyla się pkt 3,

- uchyla się pkt 4,

b) uchyla się ust. 3;

6) w § 9:

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

„2a. W przypadku wniosku właściciela pojazdu o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, o którym mowa w art. 73 ust. 1a, organ rejestrujący również dokonuje jedynie legalizacji tych tablic (tablicy).”,

b) uchyla się ust. 3,

c) w ust. 4 po wyrazach „ust. 1” dodaje się wyrazy „ i 2a”;

7) § 10 otrzymuje brzmienie:

§ 10. 1. Właściciel pojazdu, który wnioskował o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu samochodowego na podstawie art. 73 ust. 1a ustawy, składa wniosek o dodatkową zalegalizowaną tablicę rejestracyjną do organu, który wydaje albo wydał ostateczną decyzję o rejestracji pojazdu i dokonał ostatecznej legalizacji tablic rejestracyjnych pojazdu samochodowego.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, organ rejestrujący wydaje dodatkową tablicę odpowiadającą zachowanemu numerowi rejestracyjnemu pojazdowi samochodowemu.

8) w § 11 uchyla się ust. 1;

9) § 13 otrzymuje brzmienie:

„§ 13. 1. W przypadku utraty dowodu rejestracyjnego pojazdu organ rejestrujący wydaje wtórnik dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 74a ust. 2 ustawy po:

- 1) złożeniu przez właściciela pojazdu oświadczenia o utracie dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 74a ust. 2 pkt 1 ustawy;
- 2) weryfikacji danych zamieszczonych w utraconym dokumencie w centralnej ewidencji pojazdów;

2. W przypadku zniszczenia dowodu rejestracyjnego pojazdu w stopniu powodującym jego nieczytelność organ rejestrujący wydaje wtórnik dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 74a ust. 2 ustawy, po:

- 1) oddaniu przez właściciela pojazdu dotychczasowego zniszczonego dowodu rejestracyjnego;
- 2) weryfikacji danych zamieszczonych w zniszczonym dokumencie w centralnej ewidencji pojazdów.

3. W przypadku braku informacji w centralnej ewidencji pojazdów o terminie następnego badania technicznego pojazdu, organ rejestrujący wydaje wtórnik dowodu rejestracyjnego po przedstawieniu przez właściciela pojazdu zaświadczenia o pozytywnym wyniku ważnego badania technicznego pojazdu.

4. Przepisy wydane na podstawie art. 75c pkt 2 ustawy stosuje się odpowiednio.”;

10) uchyla się § 14;

11) § 15 otrzymuje brzmienie:

„§ 15. 1. W przypadku utraty tablic (tablicy) rejestracyjnych organ rejestrujący, na wniosek właściciela pojazdu, wydaje nowy dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne z nowym numerem rejestracyjnym po:

- 1) oddaniu dotychczasowego dowodu rejestracyjnego;
- 2) przedstawieniu zaświadczenia wydanego przez właściwy organ Policji potwierdzającego zgłoszenie kradzieży tablic (tablicy) rejestracyjnych albo złożeniu przez właściciela oświadczenia o zgubieniu tablic (tablicy) rejestracyjnych.

2. W przypadku zniszczenia tablic (tablicy) rejestracyjnych organ rejestrujący, na wniosek właściciela pojazdu, wydaje nowy dowód rejestracyjny pojazdu i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne z nowym numerem rejestracyjnym po oddaniu dotychczasowego dowodu rejestracyjnego i tablic (tablicy) rejestracyjnych.

3. W przypadku utraty albo zniszczenia dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej, o której mowa w § 10, organ rejestrujący, na wniosek właściciela pojazdu, wydaje wtórnik tej tablicy, po złożeniu przez niego oświadczenia, o którym mowa w art. 74a ust. 8 ustawy.

4. Właściciel pojazdu we wniosku, o którym mowa w art. 74a ust. 8 ustawy, podaje informację o numerze rejestracyjnym pojazdu oraz jego numerze VIN albo numerze nadwozia, podwozia lub ramy. Odbierając wtórnik dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej przedstawia dowód rejestracyjny w celu umieszczenia w nim przez organ rejestrujący adnotacji, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 75c pkt 2 ustawy.”;

12) w § 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli pojazd jest przedmiotem współwłasności, wniosek, o którym mowa w art. 74a ust. 2-5 i 7-9 ustawy, może złożyć albo dokonać zwrotu, o którym mowa w art. 74a ust. 13 ustawy, każdy ze współwłaścicieli, przedkładając pełnomocnictwo albo oświadczenie, że działa za zgodą większości współwłaścicieli.”;

13) w § 19 w ust. 3 w:

- a) pkt 1 skreśla się wyrazy „2 i”,
- b) pkt 2 skreśla się wyrazy „2 i”;

14) w § 20:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku czasowej rejestracji pojazdu, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy, organ rejestrujący wydaje pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne.”,

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

„2a. W przypadku wniosku właściciela pojazdu o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego, o którym mowa w art. 73 ust. 1a ustawy, przepis art. 74 ust. 2d ustawy stosuje się.”,

- c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
- „3a. W przypadku czasowej rejestracji pojazdu, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy, właściciel pojazdu może złożyć oświadczenie, o którym mowa w art. 74 ust. 6 ustawy.”;
- 15) w § 21:
- a) w ust. 1:
- w pkt 1 skreśla się wyrazy „, dowód rejestracyjny, kartę pojazdu, jeżeli była wydana, oraz tablice (tablicę) rejestracyjne”,
 - w pkt 2 skreśla się wyrazy „kartę pojazdu, jeżeli była wydana”,
 - w pkt 4 skreśla się wyrazy „, kartę pojazdu, jeżeli była wydana”,
 - w pkt 5 skreśla się wyrazy „, kartę pojazdu, jeżeli była wydana”,
 - w pkt 6 skreśla się wyrazy „, kartę pojazdu, jeżeli była wydana”,
- b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:
- „3a. Organ rejestrujący dokonuje również wyrejestrowania pojazdu z urzędu, jeżeli:
- 1) właściciel pojazdu złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 74 ust. 6 ustawy, oraz
 - 2) w przypadku, o którym mowa w art. 79 ust. 3 ustawy.”,
- c) w ust. 4 skreśla się wyrazy „, kartę pojazdu, jeżeli była wydana.”;
- 16) uchyla się § 33;
- 17) uchyla się § 36;
- 18) załącznik nr 1 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;
- 19) załącznik nr 2 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia;
- 20) uchyla się załącznik nr 4 i 5 do rozporządzenia;
- 21) załącznik nr 6 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia;
- 22) załącznik nr 7 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER CYFRYZACJI

MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH

I ADMINISTRACJI

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

**WZÓR WNIOSKU O REJESTRACJĘ, CZASOWĄ REJESTRACJĘ
ALBO WYREJESTROWANIE POJAZDU LUB ZAWIADOMIENIA O NABYCIU LUB ZBYCIU
POJAZDU
(format A5 lub A4)**

WNIOSEK

..... (miejscowość, data)
..... (imię i nazwisko lub nazwa właściciela) ¹⁾
.....
..... (adres właściciela) ¹⁾ (nazwa organu rejestrującego)
..... (nr PESEL lub REGON ¹⁾²⁾ / data urodzenia ³⁾ (miejscowość)

**Wnoszę o rejestrację – czasową rejestrację w celu
– wyrejestrowanie i zawiadamiam o nabyciu/zbyciu⁴⁾ następującego pojazdu:**

1. rodzaj pojazdu i przeznaczenie
2. marka, typ, model
3. rok produkcji
4. numer VIN / nr nadwozia, podwozia lub ramy
.....
5. dotychczasowy numer rejestracyjny
6. sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego UE dnia ⁵⁾.....
Data nabycia/zbycia⁴⁾ dotychczas zarejestrowanego pojazdu.....

Do wniosku załączam następujące dokumenty:

1.
2.
3.
4.
5.
6.

Wnoszę o wydanie tablic rejestracyjnych indywidualnych o następującym wyróżniku pojazdu⁶⁾:

Wnoszę o wydanie tablic samochodowych zmniejszonych: Tak/Nie⁶⁾

Wnoszę o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu: Tak/Nie⁶⁾

Oświadczam, że podane we wniosku dane i informacje są aktualne i zgodne ze stanem faktycznym.

.....
(podpis właściciela)

- 1) W przypadku wniosku składanego przez podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, we wniosku podaje się dane tego podmiotu oraz właściciela pojazdu.
- 2) Numer REGON podaje się, gdy właścicielem pojazdu jest przedsiębiorca.
- 3) Datę urodzenia wpisują tylko cudzoziemcy, którzy nie mają ustalonego nr PESEL.
- 4) Niepotrzebne skreślić.
- 5) Wypełnia się w przypadku pojazdu niebędącego pojazdem nowym, sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej rejestrowanego po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, gdy datą sprowadzenia pojazdu z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest dzień po dniu 31 grudnia 2019 r.
- 6) Wypełnia się, jeżeli właściciel pojazdu wnosi o zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego albo wydanie tablic indywidualnych zamiast tablic zwyczajnych albo tablic samochodowych zmniejszonych.

Załącznik nr 2

**WZÓR WNIOSKU O REJESTRACJĘ, CZASOWĄ REJESTRACJĘ ALBO WYREJESTROWANIE POJAZDU,
O KTÓRYM MOWA W ART. 73 UST. 2A USTAWY Z DNIA 20 CZERWCA 1997 R. – PRAWO O RUCHU
DROGOWYM**

**WNIOSEK O REJESTRACJĘ, CZASOWĄ REJESTRACJĘ ALBO WYREJESTROWANIE POJAZDU, O
KTÓRYM MOWA W ART. 73 UST. 2A USTAWY
Z DNIA 20 CZERWCA 1997 R. – PRAWO O RUCHU DROGOWYM/
APPLICATION FORM FOR REGISTRATION, TEMPORARY REGISTRATION OR DEREGISTRATION
OF A VEHICLE, REFERRED IN ARTICLE 73. PARAGRAPH 2A POLISH LAW ON ROAD TRAFFIC**

.....
.....	(miejsowość/place) (data/date)
(nazwa władz wojskowych)/(name of military authorities)
.....
(siedziba władz wojskowych)/(the seat of military authorities)	(organ rejestrujący)/(registration authority)
.....
(imię i nazwisko lub nazwa właściciela)/ (name and surname of the owner)	(imię i nazwisko lub nazwa właściciela)/ (name and surname of the owner)
.....
(adres pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej właściciela)/(address of the place of stay in the territory of the Republic of Poland of the owner)	(adres pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej współwłaściciela)/(address of the place of stay in the territory of the Republic of Poland of the co-owner)
.....
(data urodzenia: dd-mm-rrrr)/(date of birth: dd-mm-yyyy) (numer w rejestrze podmiotów gospodarczych i kraj rejestru)/ (number in the register of economic entities and country of the register)	(data urodzenia: dd-mm-rrrr)/(date of birth: dd-mm-yyyy) (numer w rejestrze podmiotów gospodarczych i kraj rejestru)/ (number in the register of economic entities and country of the register)

zaznacz właściwe/ mark the appropriate

- Wnoszę o/I apply for**
- rejestrację/registration**
 - czasową rejestrację/temporary registration**
 - wyrejestrowanie/deregistration**

następującego pojazdu/of the following vehicle:

1. rodzaj pojazdu i przeznaczenie/vehicle classification and purpose

.....

2. marka, typ, model/make, type, model

.....

3. rok produkcji/year of production

.....

4. numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy/vehicle identification number or bodywork or chassis or frame number

.....

5. dotychczasowy numer rejestracyjny/current registration number

.....

6. niebędącego pojazdem nowym sprowadzonym z państwa członkowskiego UE dnia

6. Rodzaj paliwa/ fuel:

- P** – benzyna/petrol **D** – olej napędowy/diesel **M** – mieszanka (paliwo-olej)/mix (fuel-oil)
 LPG – gaz płynny (propan-butan)/liquefied petroleum gas (propane-butane)
 CNG – gaz ziemny sprężony (metan)/compressed natural gas (methane)
 LNG – gaz ziemny skroplony (metan)/liquefied natural gas (methane) **H** – wodór/hydrogen
 BD – biodiesel **E85** – etanol/ethanol **EE** – energia elektryczna/electrical energy
 999 – inne/other

Do wniosku załączam następujące dokumenty wraz z ich tłumaczeniem przysięgłym (wymagane jeżeli dokument został sporządzony w języku innym niż polski – dla dokumentów oznaczonych *)/Following documents are attached to the application, accompanied by a certified translation into the Polish language (required if document is not in Polish language – for document marked with *):

<input type="checkbox"/> dowód rejestracyjny/registration certificate*	<input type="checkbox"/> dokument potwierdzający zapłatę akcyzy albo brak obowiązku zapłaty akcyzy albo zaświadczenie stwierdzające zwolnienie z akcyzy/document certifying the payment of excise or no obligation to pay the excise or a certificate of excise exemption
	<input type="checkbox"/> dowód odprawy celnej przywózowej/customs clearance confirmation
<input type="checkbox"/> tablice rejestracyjne/registration plates	<input type="checkbox"/> zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym/certificate confirming the positive result of the technical inspection
Dowód własności pojazdu, np./confirmation of ownership, e.g.: * <input type="checkbox"/> umowa kupna – sprzedaży/sale and purchase contract <input type="checkbox"/> faktura potwierdzająca nabycie pojazdu/purchase invoice <input type="checkbox"/> inny/other	<input type="checkbox"/> świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu/EC certificate of conformity or certificate of conformity with the statement containing vehicle's data and information required to registration and evidence of the vehicle or individual vehicle admission or decision of approval of individual vehicle admission or EC individual vehicle approval certificate.
<input type="checkbox"/> tłumaczenia/translations:	<input type="checkbox"/> upoważnienie/power of attorney*
<input type="checkbox"/> inne/other*:	
Uwaga/Remark: Do wniosku o wyrejestrowanie pojazdu w pozycji „inne/other” wymień inne dołączane dokumenty, wymagane zgodnie z przepisami obowiązującymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej/In a deregistration case please indicate in the section „inne/other” other attached documents, required according to regulations applicable in the territory of the Republic of Poland	

Wnoszę o wydanie indywidualnych tablic rejestracyjnych o następującym wyróżniku pojazdu/I apply for individual registration plates with following identification marks:

Dane kontaktowe właściciela lub upoważnionego pełnomocnika/Contact data of the owner or of the empowered representative:

Imię i nazwisko/Name and surname:

Adres/Address:

Numer telefonu/Telephone number: E-mail:

Oświadczam, iż dokonam zwrotu załączonych do niniejszego wniosku tablic rejestracyjnych, ponieważ jest to wymagane przez organ rejestrujący, który je wydał/I declare that I will return the plates submitted with this application, since it is required by the registration authority which issued them.

Oświadczam, że podane we wniosku dane i informacje są aktualne i zgodne ze stanem faktycznym/ I declare that data and information showed in this application are current and actual.

 Podpis właściciela (właścicieli)/Signature of the owner (owners)

Podpis wyznaczonego przedstawiciela władz wojskowych/Signature of the military authorities designated representative	
---	--

WZÓR DECYZJI O REJESTRACJI, CZASOWEJ REJESTRACJI
ALBO WYREJESTROWANIU POJAZDU
(format A5 lub A4)

A*

.....
(pieczęć lub wydruk
organu rejestrującego)

.....
(miejsowość, data)

DECYZJA

Na podstawie art. 73/74/79** ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku

.....
(imię, nazwisko lub nazwa właściciela)

z dnia rejestruję/czasowo rejestruję/ wyrejestrowuję** pojazd marki
..... nr nadwozia wydajęc/uchylajęc**
dowód rejestracyjny/pozwolenie czasowe ** seria nr
.....wydajęc/zachowujęc** tablice rejestracyjne
nr..... zalegalizowane znakiem legalizacyjnym nr

Uzasadnienie:

.....
.....
....

Pouczenie o przysługującym stronie prawie do wniesienia odwołania od decyzji:

.....
.....
.... w terminie czternastu dni od dnia doręczenia decyzji stronie.

.....
(podpis osoby upoważnionej)**

.....
(imię i nazwisko, stanowisko osoby upoważnionej)

* Wypełnia organ rejestrujący.

** Niepotrzebne skreślić.

*** Dokument wystawiony w postaci papierowej należy opatrzyć pieczęcią podpisującego.

B*

Potwierdzam odbiór decyzji o rejestracji/czasowej rejestracji/wyrejestrowaniu pojazdu**, dowodu rejestracyjnego/pozwolenia czasowego/ ** seria nr zalegalizowanych tablic rejestracyjnych** nr

oraz dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej do oznaczenia bagażnika**.

.....
(data i czytelny podpis właściciela)

* Wypełnia właściciel.

** Niepotrzebne skreślić.

**WZÓR DECYZJI O REJESTRACJI, CZASOWEJ REJESTRACJI ALBO WYREJESTROWANIU POJAZDU,
O KTÓRYM MOWA W ART. 73 UST. 2A USTAWY**

DECYZJA/ DECISION

A – Wypełnia organ rejestrujący/To be filled in by the registration authority

.....
(organ rejestrujący (pieczęć lub wydruk))/
Registration authority (stamp or printout)

.....
(miejsowość, data)/(place, date)

Na podstawie art. 73 ust. 2a/art. 74/art. 79* ustawy
z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym
(Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) oraz art. 104
ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks
postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r.
poz. 256, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku

On the basis of article 73 paragraph 2a/article
74/Article 79* Polish Law on Road Traffic (O. J. of the
Republic of Poland from 2020, item 110 with further
modifications) and article 104 of the act of 14 June
1960 – Administrative Code (O. J. of the Republic of
Poland from 2020, item 256 with further modification),
having examined the application

z dnia/dated

.....

złożonego przez/submitted by

.....
(wyznaczony przedstawiciel władz wojskowych/właściciel pojazdu*)/
(designated representative of military authorities/the owner of vehicle*)

dotyczącego pojazdu należącego do/for the vehicle owned by

.....
(Imię i nazwisko lub nazwa właściciela/ Name and surname or name of the owner)

Rejestruję/czasowo rejestruję/wyrejestrowuję* pojazd
marki

I register/temporarily register/deregister* the vehicle
of the make

.....
(marka pojazdu/vehicle make)

.....
(numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy/ vehicle identification number or bodywork or chassis or frame number)

wydając/uchylając* dowód rejestracyjny/pozwolenie
czasowe/zalegalizowane tablice rejestracyjne *

issuing/waiving* the registration certificate/the
temporary registration certificate/the control
label/approved registration plates*

.....
(seria nr dowodu rejestracyjnego/czasowego pozwolenia/series n° of the registration certificate/temporary registration certificate)

.....
(nr tablic rejestracyjnych/registration plates n°)

.....
(zalegalizowane znakiem legalizacyjnym nr/approved with a mark n°)

Uzasadnienie/Justification:

.....
.....
.....

Pouczenie o przysługującym stronie prawie do
wniesienia odwołania od decyzji:

W terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji stronie
przysługuje prawo wniesienia odwołania do

Instructions regarding the applicable right to appeal
against the decision:

Within 14 days from the date of the receipt of this
decision you have the right to appeal to

.....
.....

.....

(data, pieczęć, podpis)/(date, stamp, signature)

* Niepotrzebne skreślić./Delete as applicable.

**B – wypełnia organ rejestrujący, podpisuje właściciel po sprawdzeniu zgodności
podanych danych/to be filled in by the registration authority and to be signed by
the owner after having verified the information**

Potwierdzam odbiór decyzji o rejestracji/czasowej
rejestracji/ wyrejestrowaniu pojazdu*, odbiór dowodu
rejestracyjnego/ pozwolenia czasowego/nalepki
kontrolnej/zalegalizowanych tablic rejestracyjnych*

I confirm the receipt of the decision on
registration/temporary registration/deregistration* of
the vehicle, the receipt of the registration certificate/ the
temporary registration certificate/control label/approved
registration plates *

.....
(seria nr dowodu rejestracyjnego/czasowego pozwolenia/series n° of the registration certificate/temporary registration certificate)

.....
(nr tablic rejestracyjnych/registration plates n°)

.....
(zalegalizowane znakiem legalizacyjnym nr/approved with a mark n°)

.....
(data, podpis właściciela)/(date, signature of the owner)

* Niepotrzebne skreślić./Delete as applicable.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniający rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych został opracowany w związku z prowadzonym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19).

Projekt rozporządzenia uwzględnia regulacje projektu ustawy UD19 w zakresie:

– zniesienia obowiązku wydawania karty pojazdu w procesie pierwszej rejestracji pojazdu, a także przekazywania jej przy przeniesieniu własności pojazdu zarejestrowanego wobec obecnej sytuacji pełnego dostępu organów rejestrujących i innych podmiotów realizujących zadania ustawowe do historii pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów po wdrożeniu projektu CEPiK 2.0,

– zniesienia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej i jej wtórnika, a także przekazywania i udostępniania informacji w tym zakresie do i z centralnej ewidencji pojazdów; w obecnych realiach funkcjonującego pełnego powiązania procesu rejestracji pojazdu z centralną ewidencją pojazdów i dostępu do historii pojazdu oceniono, że nieaktualna staje się przesłanka utrzymania tego oznaczenia jako elementu zapobiegającego przestępczości samochodowej,

– wprowadzenia możliwości zachowania na wniosek właściciela pojazdu dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, w tym zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych, jeżeli właściciel pojazdu składa wniosek o rejestrację pojazdu, który był zarejestrowany na terytorium RP i posiada tablice rejestracyjne zgodne z obecnie obowiązującymi przepisami; możliwość ta została powiązana z ułatwieniem niedokonywania czasowej rejestracji pojazdu z urzędu,

– wprowadzenia powiązania czasowej rejestracji pojazdu w celu wywozu za granicę z czynnością wyrejestrowania pojazdu z urzędu, ale pod warunkiem złożenia przez wnioskującego o taką czasową rejestrację stosownego oświadczenia o wywozie pojazdu za granicę pod rygorem odpowiedzialności karnej, co usprawni proces wyrejestrowania pojazdów, odciąży właścicieli pojazdów od składania odrębnego wniosku o wyrejestrowanie pojazdu, jak również wpłynie na referencyjność danych w centralnej ewidencji pojazdów,

– zniesienia obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu dowodu własności, jeśli od uprzedniej ostatniej rejestracji pojazdu nie nastąpiła zmiana w zakresie własności pojazdu (w praktyce dotyczyć to będzie sytuacji przerejestrowania pojazdu dokonywanego na wniosek właściciela pojazdu w przypadku zmiany miejsca jego zamieszkania/siedziby),

– wprowadzenia odpowiednich przepisów materialnych dla spraw uregulowanych obecnie w przepisach wykonawczych dotyczących zasad wydawania wtórnika dowodu rejestracyjnego, nowego dowodu rejestracyjnego, wtórników i nowych tablic rejestracyjnych oraz wydawania dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej dla oznaczania bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną pojazdu,

– określenia kwestii wyrejestrowania pojazdu z urzędu, jeżeli właściciel pojazdu złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 74 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym oraz w przypadku, o którym mowa w art. 79 ust. 3 tej ustawy,

– określenia przepisu ustawowego dla właściwego miejscowo dla siedziby sejmiku województwa prezydenta miasta na prawach powiatu do:

1) prowadzenia ewidencji tablic rejestracyjnych indywidualnych;

2) wyznaczania w ramach województwa dla każdego organu rejestrującego zakresu numerów rejestracyjnych dla tablic:

a) tymczasowych oraz

b) samochodowych i tymczasowych dla pojazdu posiadającego zmniejszone wymiary miejsca konstrukcyjnie przeznaczonego do umieszczenia tablicy rejestracyjnej. Zaproponowany w projekcie nowy art. 73a Prawa o ruchu drogowym sankcjonuje dotychczasowy stan prawny w tym zakresie określony w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a i c Prawa o ruchu drogowym i zapewnia kontynuację prowadzenia dotychczasowej ewidencji przez ten sam organ – tj. przez właściwego miejscowo dla siedziby sejmiku województwa prezydenta miasta na prawach powiatu,

– wprowadzenia możliwości rejestracji drogą elektroniczną nowego pojazdu przez przedsiębiorcę zajmującego się sprzedażą nowych pojazdów w imieniu kupującego co usprawni i ułatwi proces rejestracji pojazdu, a także umożliwi nabywcy pojazdu zlecenie złożenia wniosku przez upoważnionego przedstawiciela salonu sprzedaży.

W związku z powyższym proponuję się zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych przez:

– odpowiednią zmianę lub uchylenie przepisów tego rozporządzenia; dotyczy to przepisów określonych w: § 1–4, § 8–11, § 13–15, § 19–21, § 25, § 33 i § 36 ww. rozporządzenia,

– określenie nowego brzmienia załączników nr 1, 2, 6 i 7 ww. rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia 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.). Projekt rozporządzenia 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 (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Na podstawie § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu: Ministerstwo Cyfryzacji, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwo Obrony Narodowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Aldona Wieczorek, Zastępca Dyrektora w Departamencie Transportu Drogowego MI, e-mail: SekretariatDTD@mi.gov.pl, tel. 226301240</p>	<p>Data sporządzenia 21.02.2020 r.</p> <p>Źródło: Delegacja ustawowa art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a i c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac MI: ...</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniający rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych został opracowany w związku z prowadzonym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19), który wprowadza szereg ułatwień dla właścicieli pojazdów i kierujących pojazdami oraz uproszczeń w obowiązujących procedurach. Stąd też potrzeba dostosowania obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 2355, z późn. zm.) do ww. ustawy.

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

Projekt rozporządzenia uwzględni regulacje projektu ustawy UD19 w zakresie:

- zniesienia obowiązku wydawania karty pojazdu w procesie pierwszej rejestracji pojazdu,
- zniesienia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej i jej wtórnika,
- wprowadzenia możliwości zachowania na wniosek właściciela pojazdu dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu,
- wprowadzenia powiązania czasowej rejestracji pojazdu w celu wywozu za granicę z czynnością wyrejestrowania pojazdu z urzędu,
- zniesienia obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu dowodu własności, jeśli od uprzedniej ostatniej rejestracji pojazdu nie nastąpiła zmiana w zakresie własności pojazdu,
- wydawania wtórnika dowodu rejestracyjnego, nowego dowodu rejestracyjnego, wtórników i nowych tablic rejestracyjnych oraz wydawania dodatkowej zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej dla

oznaczania bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną pojazdu,

- wyrejestrowania pojazdu z urzędu, jeżeli właściciel pojazdu złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 74 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym w przypadku, o którym mowa w art. 79 ust. 3 tej ustawy,

- określenia przepisu ustawowego przez właściwego miejscowo dla siedziby sejmiku województwa prezydent miasta na prawach powiatu do:

1) prowadzenia ewidencji tablic rejestracyjnych indywidualnych (zaproponowany;

2) wyznaczania w ramach województwa dla każdego organu rejestrującego zakresu numerów rejestracyjnych dla tablic:

a) tymczasowych oraz

b) samochodowych i tymczasowych dla pojazdu posiadającego zmniejszone wymiary miejsca konstrukcyjnie przeznaczonego do umieszczenia tablicy rejestracyjnej,

- możliwości rejestracji drogą elektroniczną nowego pojazdu przez przedsiębiorcę zajmującego się sprzedażą nowych pojazdów w imieniu kupującego,

- wymiany informacji z państwami członkowskimi o pojazdach zarejestrowanych na terytorium RP wobec powstałej możliwości korzystania z danych centralnej ewidencji pojazdów.

W związku z powyższym proponuję się zmianę rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych przez:

- odpowiednią zmianę lub uchylenie przepisów tego rozporządzenia; dotyczy to przepisów określonych w: § 1–4, §8–11, §13–15, § 19–21, § 25, § 33 i § 36 ww. rozporządzenia,

- określenie nowego brzmienia załączników nr 1, 2, 6 i 7 do ww. rozporządzenia.

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

Poszczególne państwa członkowskie posiadają własne, krajowe systemy rejestracji pojazdów i związane z tym wzory tablic rejestracyjnych, sposoby nadawania numeru rejestracyjnego, a także dokumenty stanowiące o czasowym dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. 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	Stosowanie przepisów rozporządzenia w procesie rejestracji pojazdów i wydawania dokumentów z tym związanych
	1	Wojewoda Mazowiecki	

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

Projekt zostanie przesłany do konsultacji środowisk reprezentujących organy samorządowe dokonujące czynności w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, tj. do:

- Związku Powiatów Polskich,
- Unii Metropolii Polskich,
- Związku Miast Polskich,
- Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji,

oraz do Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Producentów Tablic Rejestracyjnych i producenta dokumentów komunikacyjnych.

Czas trwania konsultacji – 14 dni.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego stosownie do ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 759).

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													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych jest konsekwencją dostosowania przepisów rozporządzenia obowiązującego do ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu												

	drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). Nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa. Skutki finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego zostały określone podczas projektowania ww. ustawy.
--	--

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

		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							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projekt rozporządzenia jest konsekwencją dostosowania przepisów rozporządzenia obowiązującego do ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Wpływ na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został określony podczas projektowania ww. ustawy.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt rozporządzenia jest konsekwencją dostosowania przepisów rozporządzenia obowiązującego do ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Wpływ na rodzinę, obywateli oraz gospodarstwa domowe został określony podczas projektowania ww. ustawy.						
Niemierzalne								

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

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Proponowane zmiany nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na ww. obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wykonanie przepisów – z dniem wejścia w życie projektowanych regulacji.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji efektów projektu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

zmieniające rozporządzenie w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu

Na podstawie art. 78a ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568 i 695) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu (Dz. U. poz. 2856, z 2005 r. poz. 1266 oraz z 2010 r. poz. 524) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 2 w ust. 2:
 - a) uchyla się pkt 2,
 - b) w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) oświadczenie, o którym mowa w art. 78a ust. 4b ustawy, jeżeli jest wymagane.”;
- 2) w § 4 uchyla się pkt 4;
- 3) w § 5 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Właściciel pojazdu w celu przedłużenia okresu czasowego wycofania z ruchu pojazdu, o którym mowa w art. 78a ust. 2 pkt 1–4 ustawy, składa w organie rejestrującym wniosek o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu, do którego dołącza decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.

2. Okres czasowego wycofania z ruchu pojazdu, o którym mowa w art. 78a ust. 2 pkt 1–4 ustawy, na pisemny wniosek właściciela pojazdu ulega skróceniu, z uwzględnieniem art. 78a ust. 4 ustawy.”;
- 4) w § 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłata za decyzję o czasowym wycofaniu z ruchu pojazdu, o którym mowa w art. 78a ust. 2 pkt 1–4 ustawy, na okres 2 miesięcy wynosi 80 zł.”;
- 5) po § 6 dodaje się § 6a w brzmieniu:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

„§ 6a. 1. Opłata za decyzję o czasowym wycofaniu z ruchu pojazdu, o którym mowa w art. 78a ust. 2 pkt 5 ustawy, na okres 3 miesięcy wynosi 80 zł.

2. W przypadku wycofania pojazdu z ruchu na okres dłuższy niż 3 miesiące, ale nie dłuższy niż okres dopuszczalnego czasowego wycofania pojazdu z ruchu, o którym mowa w art. 78a ust. 4a ustawy, opłatę powiększa się za każdy kolejny miesiąc czasowego wycofania pojazdu z ruchu o 4 zł.”;

6) § 7 otrzymuje brzmienie:

„§ 7. Po upływie okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu organ rejestrujący, na pisemny wniosek właściciela pojazdu i po dołączeniu decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, a w przypadku pojazdu, o którym mowa w art. 78a ust. 2 pkt 5 ustawy, również po potwierdzeniu w centralnej ewidencji pojazdów wykonania dodatkowego badania technicznego pojazdu lub przedłożeniu przez właściciela pojazdu przedłożonego zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym w przypadku braku w centralnej ewidencji pojazdów informacji o dodatkowym badaniu technicznym, zwraca właścicielowi pojazdu dowód rejestracyjny oraz tablice rejestracyjne.”;

7) załącznik nr 1 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem....., z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3–6, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 17 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

MINISTER INFRASTRUKTURY

**Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz.)**

WZÓR WNIOSKU O CZASOWE WYCOFANIE POJAZDU Z RUCHU

WNIOSEK O CZASOWE WYCOFANIE POJAZDU Z RUCHU

..... (miejsowość, data)
..... (imię i nazwisko lub nazwa właściciela pojazdu*)
.....
..... (miejsce zamieszkania, siedziba właściciela pojazdu*) (nazwa organu rejestrującego)
..... (nr PESEL lub REGON** / data urodzenia***) (miejsowość)

Wnoszę o czasowe wycofanie z ruchu na okres do dnia pojazdu:

1. rodzaj pojazdu i przeznaczenie
2. marka, typ, model
3. rok produkcji
4. numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy.....
5. numer rejestracyjny

Do wniosku załączam:

1. dowód rejestracyjny – seria i numer
2. tablice rejestracyjne o numerze rejestracyjnym.....
3. oświadczenie, o którym mowa w art. 78a ust. 4b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.)

.....
(podpis właściciela pojazdu)

*W przypadku wniosku składanego przez podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, we wniosku podaje się dane tego podmiotu oraz właściciela pojazdu.

**Numer REGON podaje się, gdy właścicielem pojazdu jest przedsiębiorca.

***Datę urodzenia wpisują tylko cudzoziemcy, którzy nie mają nadanego nr PESEL.

UZASADNIENIE

Przygotowany projekt rozporządzenia nowelizującego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu (Dz. U. poz. 2856, z późn. zm.) jest związany z koniecznością dostosowania przepisów tego rozporządzenia do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19).

Dostosowanie przepisów jest związane z przewidzianym w ww. projekcie ustawy rozszerzeniem katalogu pojazdów czasowo wycofywanych z ruchu o samochody osobowe, których konieczne jest dokonanie naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1b i 6 ustawy upoważniającej, oraz w przypadku wystąpienia szkody istotnej, a także przewidzianym zniesieniem obowiązku wydawania karty pojazdu. Wymaga to odpowiednio w nowelizowanym rozporządzeniu:

- określenia, stosownie do delegacji art. 78a ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wysokości opłaty za czasowe wycofanie samochodów osobowych, o których mowa w ww. projekcie, oraz uzupełnienia przepisów o warunkach czasowego wycofania pojazdów z ruchu,
- uchylecia przepisów odnoszących się do karty pojazdu.

Konieczna jest również zmiana brzmienia załącznika nr 1 do nowelizowanego rozporządzenia określającego „Wzór wniosku o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu”, celem usunięcia z tego wzoru punktu dotyczącego obowiązku podania numeru i serii karty pojazdu załączanej do wniosku.

Termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia wynika z terminów wejścia w życie przepisów ustawowych, do których dostosowywane jest nowelizowane rozporządzenie. W konsekwencji regulacji ustawowych projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem....., z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3–6, które wejdą w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 17 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Projekt rozporządzenia nie wymaga 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.).

Projekt rozporządzenia 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 (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Łukasz Mucha, Główny Specjalista w Wydziale Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego – tel. 630 12 86, email: Lukasz.Mucha@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 6 lutego 2020 r.</p> <p>Źródło: Delegacja ustawowa: art. 78a ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przygotowany projekt rozporządzenia nowelizującego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu (Dz. U. poz. 2856, z późn. zm.) jest związany z koniecznością dostosowania przepisów tego rozporządzenia do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19).

Dostosowanie przepisów jest związane z przewidzianym w ww. projekcie ustawy rozszerzeniem katalogu pojazdów czasowo wycofywanych z ruchu o samochody osobowe, których konieczne jest dokonanie naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1b i 6 ustawy upoważniającej, oraz w przypadku wystąpienia szkody istotnej, a także przewidzianym zniesieniem obowiązku wydawania karty pojazdu.

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

Dostosowanie do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19) wymaga odpowiednio w nowelizowanym rozporządzeniu:

– określenia, stosownie do delegacji art. 78a ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wysokości opłaty za czasowe wycofanie samochodów osobowych, o których mowa w ww. projekcie, oraz uzupełnienia przepisów o warunkach czasowego wycofania pojazdów ruchu,

– uchylecia przepisów odnoszących się do karty pojazdu.

Projekt w związku z tym zmienia również brzmienie załącznika nr 1 do nowelizowanego rozporządzenia określającego „Wzór wniosku o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu”, celem usunięcia z tego wzoru punktu dotyczącego obowiązku podania numeru i serii karty pojazdu załączanej do wniosku.

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

Większość państw członkowskich stosuje własne systemy rejestracji, w tym również procedurą czasowego wycofania pojazdów z ruchu. Brak harmonizacji przepisów europejskich w tym zakresie.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
-------	----------	---------------	---------------

Samorządowe organy rejestrujące pojazdy – starostowie	380	Powiaty w podziale administracyjnym kraju	Stosowanie przepisów rozporządzenia w procesie czasowego wycofywania pojazdów z ruchu

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

Planuje się przesłanie projektu do konsultacji środowisk reprezentujących organy samorządowe dokonujące rejestracji pojazdów, tj.:

- Związku Powiatów Polskich,
- Unii Metropolii Polskich,
- Związku Miast Polskich

a także do Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji.

Czas trwania konsultacji – 14 dni

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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Projekt rozporządzenia ma charakter wyłącznie dostosowujący do przyszłych zmian ustawowych.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i							

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców i mikroprzedsiębiorców, oraz na obywateli i gospodarstwa domowe, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Projekt rozporządzenia ma charakter wyłącznie dostosowujący do zmian ustawowych.							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy			
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:					<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy			
9. Wpływ na rynek pracy								
Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.						
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
Planowany termin wejścia w życie rozporządzenia będzie wynikał z wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19) uchylających obowiązek wydawania karty pojazdu oraz wprowadzających możliwość czasowego wycofania z ruchu samochodu osobowego.								

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji efektów projektu.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie sposobu unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji,
wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobu przechowywania tych
zaświadczeń oraz prowadzenia ich ewidencji**

Na podstawie art. 27 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610 oraz z 2020 r. poz. 284) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) sposób unieważniania dowodu rejestracyjnego;
- 2) wzór zaświadczenia o demontażu pojazdu;
- 3) wzór zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu;
- 4) sposób przechowywania zaświadczeń, o których mowa w pkt 2 i 3;
- 5) sposób prowadzenia ewidencji zaświadczeń, o których mowa w pkt 2 i 3.

§ 2. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów, przyjmując pojazd wycofany z eksploatacji, unieważnia dowód rejestracyjny poprzez odcięcie prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dokumentu i przystawia na tej stronie pieczęć o treści „DEMONTAŻ/ DESTRUCTION OF VEHICLE”.

2. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1, zwraca unieważniony dowód rejestracyjny właścicielowi pojazdu.

§ 3. Wzór zaświadczenia o demontażu pojazdu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. Wzór zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

§ 5. 1. Egzemplarze zaświadczeń, o których mowa w § 3 i § 4, które pozostają u przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, powinny być zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych i przechowywane w odpowiednio zabezpieczonych pomieszczeniach.

2. Zaświadczenia, o których mowa w ust. 1, powinny być przechowywane w szafie metalowej w teczkach według rodzaju zaświadczenia i roku wydania.

§ 6. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu prowadzi ewidencję zaświadczeń, o których mowa w § 3 i § 4, wydanych przez niego i przez przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, z którymi zawarł umowę.

2. Ewidencja zaświadczeń jest prowadzona w siedzibie przedsiębiorcy, odrębnie dla każdego rodzaju zaświadczenia, i obejmuje następujące dane związane z tym zaświadczeniem:

- 1) numer wydanego zaświadczenia, składający się z:
 - a) wyróżnika województwa, w którym przedsiębiorca prowadzi stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, przy czym wyróżnik województwa określa przepisy o rejestracji i oznaczaniu pojazdów,
 - b) numeru kolejnego z wykazu przedsiębiorców, o którym mowa w art. 42 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji,
 - c) numeru kolejnego nadanego przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcę prowadzącego punkt zbierania pojazdów;
- 2) dane właściciela pojazdu (imię i nazwisko oraz adres zamieszkania albo nazwa i adres siedziby);
- 3) numer rejestracyjny pojazdu;
- 4) znak wyróżniający państwa, w którym pojazd został zarejestrowany;
- 5) markę pojazdu;
- 6) typ pojazdu;
- 7) model pojazdu;
- 8) numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu;
- 9) masę pojazdu wycofanego z eksploatacji, o której mowa w art. 3 pkt 2a ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

3. Dane, o których mowa w ust. 2, są wprowadzane do ewidencji niezwłocznie po wydaniu zaświadczenia albo otrzymaniu zaświadczenia od przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów.

4. Ewidencja zaświadczeń prowadzona jest w formie pisemnej lub w formie elektronicznej albo w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.

5. Prowadzenie ewidencji zaświadczeń wymaga stosowania odpowiednich zabezpieczeń. Przepis § 5 stosuje się odpowiednio.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER KLIMATU

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie sposobu unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobu przechowywania zaświadczeń oraz prowadzenia ich ewidencji (Dz. U. poz. 476 oraz z 2020 r. poz. 79), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie art. ... ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR ZAŚWIADCZENIA O DEMONTAŻU POJAZDU
(format A4)

Egz. Nr

dane przedsiębiorcy wydającego zaświadczenie
(nazwa i adres siedziby przedsiębiorcy)¹⁾

ZAŚWIADCZENIE O DEMONTAŻU POJAZDU

Nr...../...../.....

Na podstawie art. 24 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów
wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610, z późn. zm.)

oraz działając na podstawie posiadanego zezwolenia/pozwolenia/pozwolenia zintegrowanego/decyzji²⁾ w zakresie zbierania
odpadów/gospodarki odpadami²⁾ wydanego przez

(nazwa i adres organu administracji publicznej)

i umowy zawartej z²⁾:.....

(nazwa, adres siedziby, numer identyfikacyjny REGON oraz numer identyfikacji podatkowej NIP
przedsiębiorcy, z którym została zawarta umowa)²⁾

jako:.....

(nazwa, adres siedziby, numer identyfikacyjny REGON oraz numer identyfikacji podatkowej NIP)

prowadząc stację demontażu/punkt zbierania pojazdów²⁾ w

(adres)

wpisany pod nr do rejestru prowadzonego przez marszałka województwa na podstawie art. 49 ust. 1 ustawy z dnia
14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701, z późn. zm.)

zaświadczam, że przyjąłem do demontażu pojazd o następujących danych:

1. Numer rejestracyjny pojazdu
2. Marka typ (jeżeli występuje)..... model
3. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy
4. Masa pojazdu wycofanego z eksploatacji³⁾

(wyrażona w Mg)

5. Znak wyróżniający państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany

6. Właściciel pojazdu⁴⁾

(imię i nazwisko lub nazwa)

..... obywatelstwo²⁾

(adres zamieszkania lub siedziba)

7. Osoba upoważniona przez właściciela (jeżeli występuje).....

(imię i nazwisko lub nazwa)

..... obywatelstwo²⁾

(adres zamieszkania lub siedziba)

oraz oświadczam, że umieważniłem dowód rejestracyjny – seria i numer²⁾⁵⁾, kartę pojazdu, jeżeli była wydana –
seria i numer²⁾⁵⁾, oraz dokonam zniszczenia tablic rejestracyjnych o numerze rejestracyjnym -
sztuk²⁾⁵⁾, przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji zgodnie z przepisami o odpadach.

8. Uwagi przedsiębiorcy⁶⁾

.....
(miejsceowość)

.....
(data wydania zaświadczenia)

.....
(podpis właściciela przekazanego pojazdu
lub osoby upoważnionej)

.....
(imię i nazwisko⁷⁾, podpis)

Objaśnienia:

- 1) Wydruk w zaświadczeniu we wskazanym miejscu nazwy i adresu siedziby przedsiębiorcy.
- 2) Pomiąć wyrazy, jeżeli nie mają zastosowania.
- 3) Wpisać masę pojazdu wycofanego z eksploatacji, o której mowa w art. 3 pkt 2a ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- 4) Wpisać dane właściciela pojazdu, innego niż wpisany w dowodzie rejestracyjnym, jeżeli przedłożony zostanie dokument potwierdzający własność.
- 5) Pomiąć odpowiednie wyrazy w przypadku, gdy:
 - a) zamiast dowodu rejestracyjnego przedłożono dokument potwierdzający dane zawarte w dowodzie rejestracyjnym, wydany przez organ właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu,
 - b) właściciel pojazdu złożył oświadczenie o utracie dowodu rejestracyjnego, karty pojazdu, jeżeli była wydana, lub tablic (tablicy) rejestracyjnych.
- 6) Wpisać:
 - a) informację o dokumentach, o których mowa w objaśnieniach 4 i 5,
 - b) inne uwagi, ważne dla wystawienia tego zaświadczenia i wyrejestrowania pojazdu.
- 7) Wydruk w zaświadczeniu we wskazanym miejscu imienia i nazwiska osoby wydającej zaświadczenie.

WZÓR ZAŚWIADCZENIA O PRZYJĘCIU NIEKOMPLETNEGO POJAZDU
(format A4)

Egz. Nr

dane przedsiębiorcy wydającego zaświadczenie
(nazwa i adres siedziby przedsiębiorcy)¹⁾

ZAŚWIADCZENIE O PRZYJĘCIU NIEKOMPLETNEGO POJAZDU

Nr...../...../.....

Na podstawie art. 25 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów
wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610, z późn. zm.)

oraz działając na podstawie posiadanego zezwolenia/pozwolenia/pozwolenia zintegrowanego/decyzji²⁾ w zakresie zbierania odpadów
/gospodarki odpadami²⁾ wydanego przez

(nazwa i adres organu administracji publicznej)

i umowy zawartej z²⁾:.....

(nazwa, adres siedziby, numer identyfikacyjny REGON oraz numer identyfikacji podatkowej NIP
przedsiębiorcy, z którym została zawarta umowa)²⁾

jako:.....

(nazwa, adres siedziby, numer identyfikacyjny REGON oraz numer identyfikacji podatkowej NIP)

prowadząc stację demontażu/punkt zbierania pojazdów²⁾ w

(adres)

wpisany do rejestru pod nr prowadzonym przez marszałka województwa na podstawie art. 49 ust. 1 ustawy z dnia
14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701, z późn. zm.)

zaświadczam, że przyjąłem do demontażu niekompletny pojazd o następujących danych:

1. Numer rejestracyjny pojazdu
2. Marka typ (jeżeli występuje)..... model
3. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy
4. Masa pojazdu wycofanego z eksploatacji³⁾.....

(wyrażona w Mg)

5. Znak wyróżniający państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany

6. Właściciel pojazdu⁴⁾

(imię i nazwisko lub nazwa)

..... obywatelstwo²⁾

(adres zamieszkania lub siedziba)

7. Osoba upoważniona przez właściciela (jeżeli występuje).....

(imię i nazwisko lub nazwa)

..... obywatelstwo²⁾

(adres zamieszkania lub siedziba)

oraz oświadczam, że unieważniłem dowód rejestracyjny – seria i numer²⁾⁵⁾, kartę pojazdu, jeżeli była wydana –
seria i numer²⁾⁵⁾, oraz dokonam przekazania do stacji demontażu tablic rejestracyjnych o numerze rejestracyjnym
..... sztuk²⁾⁵⁾, przyjętego niekompletnego pojazdu wycofanego z eksploatacji.

8. Uwagi przedsiębiorcy⁶⁾

.....

(miejsowość)

(data wydania zaświadczenia)

.....

(podpis właściciela przekazanego pojazdu
lub osoby upoważnionej)

(imię i nazwisko⁷⁾, podpis)

Objaśnienia:

- 1) Wydruk w zaświadczeniu we wskazanym miejscu nazwy i adresu siedziby przedsiębiorcy.
- 2) Pomiąć wyrazy, jeżeli nie mają zastosowania.
- 3) Wpisać masę pojazdu wycofanego z eksploatacji, o której mowa w art. 3 pkt 2a ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- 4) Wpisać dane właściciela pojazdu, innego niż wpisany w dowodzie rejestracyjnym, jeżeli przedłożony zostanie dokument potwierdzający własność.
- 5) Pomiąć odpowiednie wyrazy w przypadku, gdy:
 - a) zamiast dowodu rejestracyjnego przedłożono dokument potwierdzający dane zawarte w dowodzie rejestracyjnym, wydany przez organ właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu,
 - b) właściciel pojazdu złożył oświadczenie o utracie dowodu rejestracyjnego, karty pojazdu, jeżeli była wydana, lub tablic (tablicy) rejestracyjnych, zgodnie z przepisami o rejestracji i oznaczaniu pojazdów.
- 6) Wpisać:
 - a) informację o dokumentach, o których mowa w objaśnieniach 4 i 5,
 - b) inne uwagi, ważne dla wystawienia tego zaświadczenia i wyrejestrowania pojazdu.
- 7) Wydruk w zaświadczeniu we wskazanym miejscu imienia i nazwiska osoby wydającej zaświadczenie.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobu przechowywania tych zaświadczeń oraz prowadzenie ich ewidencji przygotowano w związku z prowadzonym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19).

Ww. projekt ustawy zmienia w art. 4 ustawę z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610, z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą o recyklingu”, skutkując potrzebą opracowania projektu nowego rozporządzenia wobec zmiany delegacji art. 27 ww. ustawy oraz wprowadzenia uproszczeń polegających na tym, że:

- przedsiębiorca prowadzący stację demontażu pojazdu czy przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów dokonuje unieważnienia dowodu rejestracyjnego pojazdu wycofanego z eksploatacji i zwraca unieważniony dowód właścicielowi pojazdu;
- przedsiębiorca prowadzący stację demontażu pojazdu dokonuje zniszczenia tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji i zagospodarowuje je z zgodnie z przepisami o odpadach (Dz. U. z 2019 r. poz. 701 i 730); natomiast zaświadczenie o demontażu pojazdu wydane przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu powinno zawierać oświadczenie o unieważnieniu dowodu rejestracyjnego oraz o dopełnieniu obowiązku zniszczenia tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji i zagospodarowaniu ich zgodnie z przepisami o odpadach;
- przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów przekazuje przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu wraz z zaświadczeniami tablice rejestracyjne przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji, a zaświadczenie o demontażu pojazdu albo zaświadczenie o przyjęciu niekompletnego pojazdu wydane przez tego przedsiębiorcę powinno zawierać oświadczenie przedsiębiorcy o unieważnieniu dowodu rejestracyjnego oraz o dopełnieniu obowiązku przekazania tablic rejestracyjnych przyjętego pojazdu wycofanego z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu.

Powyższe kwestie znajdują odzwierciedlenie w przygotowanym projekcie rozporządzenia i w załącznikach do tego rozporządzenia, tj. w:

- załączniku nr 1 do rozporządzenia, stanowiącego wzór zaświadczenia o demontażu pojazdu,

– załączniku nr 2 do rozporządzenia, stanowiącego wzór zaświadczenia o przyjęciu pojazdu.

Na podstawie dotychczasowego stanu prawnego wynikającego z ustawy o recyklingu i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie sposobu unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobu przechowywania zaświadczeń oraz prowadzenia ich ewidencji (Dz. U. poz. 476, z późn. zm.) przedsiębiorca dokonywał unieważnienia tablic rejestracyjnych i dokonywał zwrotu tablic rejestracyjnych pojazdu wycofanego z eksploatacji. Zwrócony unieważniony dowód rejestracyjny oraz unieważnione tablice rejestracyjne stanowiły podstawę do wyrejestrowania pojazdu przez organ właściwy dla miejsca ostatniej rejestracji pojazdu - na wniosek właściciela pojazdu. Projekt ustawy upraszcza tę procedurę, bowiem wyrejestrowanie pojazdu na wniosek właściciela będzie następowało na podstawie zwróconego unieważnionego dowodu rejestracyjnego, a tablice rejestracyjne zostaną zniszczone przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu pojazdu zgodnie z przepisami o odpadach. W konsekwencji uprości to znacznie czynności organu wyrejestrowującego pojazd.

Powyższe uproszczenia możliwe będą ze względu na projektowane regulacje w projekcie ustawy UD19, wykorzystujące centralną ewidencje pojazdów do procedur związanych z wycofywaniem pojazdów z eksploatacji, w tym do przekazywania przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu do centralnej ewidencji pojazdów danych o demontażu pojazdu i o przyjęciu niekompletnego pojazdu oraz do prowadzenia ewidencji zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wydanych przez niego i przez przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, z którymi zawarł umowę, w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów.

Mając na uwadze zapobieganie nieuprawnionemu używaniu dowodów rejestracyjnych pojazdów wycofanych z eksploatacji projekt rozporządzenia przewiduje, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów, przyjmując pojazd wycofany z eksploatacji, będzie unieważniał dowód rejestracyjny poprzez odcięcie prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dowodu rejestracyjnego i przystawieniu na tej stronie pieczęci o treści „DEMONTAŻ/DESTRUCTION OF VEHICLE”. Dwujęzyczna treść zapewni pełne rozumienie, że dokument został unieważniony z powodu demontażu pojazdu.

Ocena przewidywanego wpływu projektowanego rozporządzenia na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców.

Projektowane przepisy przyczynią się do usprawnienia procesu wycofywania pojazdów z eksploatacji, uwzględniając potrzebę identyfikacji pojazdu, zapobiegania nieuprawnionemu używaniu dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, zapewnienia wiarygodności zaświadczeń dla wyrejestrowania pojazdu oraz ujednolicenia treści zaświadczeń, a także potwierdzania masy pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Projekt rozporządzenia 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.). Projekt rozporządzenia 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 (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobu przechowywania tych zaświadczeń oraz prowadzenia ich ewidencji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Aldona Wieczorek, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego MI, e-mail: SekretariatDTD@mi.gov.pl; tel. 226301240</p>	<p>Data sporządzenia:</p> <p>Źródło: Delegacja ustawowa: art. 27 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac MI: ...</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie ma na celu dostosowanie do rozwiązań przewidzianych w zmienionej ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2019 r. poz. 1610, z późn. zm.) w art. 4 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD19) skutkując potrzebą opracowania projektu nowego niniejszego rozporządzenia wobec zmiany delegacji art. 27 ww. ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zaprojektowaniem uproszczeń związanych z procedurą wycofywania pojazdów z eksploatacji. Uproszczenia te możliwe będą z wykorzystaniem centralnej ewidencji pojazdów i polegają na przekazywaniu przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu do centralnej ewidencji pojazdów danych o demontażu pojazdu i o przyjęciu niekompletnego pojazdu oraz prowadzeniu ewidencji zaświadczeń o demontażu pojazdu oraz zaświadczeń o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wydanych przez niego i przez przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów, z którymi zawarł umowę, w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów.

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

Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) sposób unieważniania dowodu rejestracyjnego;
- 2) wzór zaświadczenia o demontażu pojazdu;
- 3) wzór zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu;
- 4) sposób przechowywania zaświadczeń, o których mowa w pkt 2 i 3;
- 5) sposób prowadzenia ewidencji zaświadczeń, o których mowa w pkt 2 i 3.

Na podstawie dotychczasowego stanu prawnego wynikającego z ustawy o recyklingu i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2010 r. w sprawie sposobu unieważniania dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, wzorów zaświadczeń wydawanych dla tych pojazdów, sposobu przechowywania zaświadczeń oraz prowadzenia ich ewidencji (Dz. U. poz. 476, z późn. zm.) przedsiębiorca dokonywał unieważnienia tablic rejestracyjnych i dokonywał zwrotu tablic rejestracyjnych pojazdu wycofanego z eksploatacji. Zwrócony unieważniony dowód rejestracyjny oraz unieważnione tablice rejestracyjne stanowiły podstawę do wyrejestrowania pojazdu przez organ właściwy dla miejsca ostatniej rejestracji pojazdu – na wniosek właściciela pojazdu. Projekt ustawy upraszcza tę procedurę, bowiem wyrejestrowanie pojazdu na wniosek właściciela będzie następowało na podstawie zwróconego unieważnionego dowodu rejestracyjnego, a tablice rejestracyjne zostaną zniszczone przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu pojazdu zgodnie z przepisami o odpadach. W konsekwencji uprości to znacznie czynności organu wyrejestrowującego pojazd.

Powyższe kwestie znajdują odzwierciedlenie w przygotowanym projekcie rozporządzenia i w załącznikach do tego rozporządzenia, tj. w:

- załączniku nr 1 do rozporządzenia, stanowiącego wzór zaświadczenia o demontażu pojazdu,
- załączniku nr 2 do rozporządzenia, stanowiącego wzór zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu.

Mając na uwadze zapobieganie nieuprawnionemu używaniu dowodów rejestracyjnych pojazdów wycofanych z eksploatacji w projekcie rozporządzenia zaproponowano, że przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów, przyjmując pojazd wycofany z eksploatacji, będzie unieważniał dowód rejestracyjny poprzez odcięcie prawego dolnego rogu, o powierzchni co najmniej 1 cm², strony tytułowej dowodu rejestracyjnego i przystawienie na tej stronie pieczęci o treści „DEMONTAŻ/DESTRUCTION OF VEHICLE”. Dwujęzyczna treść zapewni rozumienie, że dokument został unieważniony z powodu demontażu pojazdu.

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

Poszczególne państwa członkowskie posiadają własne, krajowe systemy rejestracji pojazdów i wyrejestrowania pojazdów, ale stosują minimalne wymagania dla zaświadczeń o demontażu pojazdów określone w decyzji

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Stacje Demontażu Pojazdów	Ok. 1063 podmiotów gospodarczych	ewidencje wojewodów informacja robocza z Polskiego Stowarzyszenia	Stosowanie przepisów rozporządzenia

Punkty zbierania pojazdów		Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO	w procesie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji										
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji													
<p>Projekt zostanie przesłany do konsultacji środowisk reprezentujących przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów i punkty zbierania pojazdów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, - Polskie stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów EKO-Auto, - Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego. <p>Czas trwania konsultacji – 14 dni.</p> <p>Wyniki konsultacji zostaną przedstawione w raporcie z konsultacji i opiniowania.</p> <p>Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.</p>													
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													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa i dla jednostek samorządu terytorialnego. Projekt jest konsekwencją wykonania delegacji art. 27 w zmienionej ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w art. 4 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw												

	(UD19).
--	---------

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

		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							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane przepisy przyczynią się do usprawnienia procesu wycofywania pojazdów z eksploatacji, uwzględniając potrzebę identyfikacji pojazdu, zapobiegania nieuprawnionemu używaniu dokumentów pojazdów wycofanych z eksploatacji, zapewnienia wiarygodności zaświadczeń dla wyrejestrowania pojazdu oraz ujednoczenia treści zaświadczeń, a także potwierdzania masy pojazdu wycofanego z eksploatacji.
--	--

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy		
Proponowane zmiany nie będą miały wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na ww. obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planowane wykonanie przepisów – z dniem wejścia w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		



Warszawa, 18 maja 2020 r.

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn. KPDPUE.920.4.2020.AJK(7)(MH/EBK)
dot.: RM-10-41-20 z 14.05.2020 r.

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury