

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 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 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 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie wymagań dotyczących rejestracji pojazdów, związane były przede wszystkim ze zmianą przepisów podatkowych (akcyzy, podatku od towarów i usług) przez Ministerstwo Finansów, z wejściem w życie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przez Ministerstwo Środowiska, z wdrożeniem projektu CEPIK 2.0 przez Ministerstwo Cyfryzacji, a ostatnio również w związku z wejściem w życie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych procedowanej przez Ministerstwo Energii.

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. procedowaną przez Ministerstwo Finansów 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

- przedkładania tzw. dowodu wpłaty opłaty recyklingowej z dniem 1 stycznia 2016 r. procedowaną przez Ministerstwo Środowiska ustawą z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 933 i 1688) uchylającą z tym dniem art. 72 ust. 1 pkt 9 i ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – 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, z Rządowym Centrum Legislacji a także wnioski z otrzymywanych interpelacji i zapytań

poselskich powodowały, że monitowano te wnioski, dokonywano oceny stanu prawnego oraz możliwości wprowadzenia nowych rozwiązań w zakresie wydawanych dokumentów, tablic rejestracyjnych i oznaczeń dla pojazdów rejestrowanych w Polsce. Istotnym 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 zmieniającej ustawę - Prawo o ruchu drogowym 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 uproszczających 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.

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 poprzez:

1) zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu w procesie pierwszej rejestracji pojazdu poprzez zmianę/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 i 1a, art. 78b pkt 2, art. 80, art. 80b ust. 1 pkt 8 lit. c art. 80d ust. 4 pkt 2, ust. 6 i ust. 7 pkt 1. 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, podatkowe, zakłady ubezpieczeń i kontroli ruchu drogowego, ale również przez właścicieli pojazdów za pośrednictwem portalu obywatel.gov.pl;

2) wprowadzenie możliwości zachowania na wniosek właściciela pojazdu 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 stanie zgodnym z art. 60 ust. 1b Prawa o ruchu drogowym. W takim przypadku starosta wydawałby właścicielowi pojazdu decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny oraz dokonywał legalizacji dotychczasowych tablic rejestracyjnych, co obniżyłoby wysokości 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 w Prawie o ruchu drogowym. Wprowadzenie takiego ułatwienia jest możliwe przy zapewnionej obecnie możliwości identyfikowania pojazdu, jego historii w centralnej

ewidencji pojazdów przez organy rejestrujące pojazdy i organy kontroli ruchu drogowego oraz zapewnionym tym organom dostępie online do tej ewidencji. 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 wymagającym 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 w dodanym w art. 74 ust. 2c i 2d w Prawie o ruchu drogowym;

3) wprowadzenie możliwości rejestracji pojazdu lub czasowej rejestracji pojazdu na wniosek właściciela pojazdu przez starostę właściwego również ze względu na miejsce czasowego zamieszkania (siedzibę) poprzez zmianę w art. 73 i 74 Prawa o ruchu drogowym, jeżeli czasowy pobyt w danym miejscu trwa dłużej niż 6 miesięcy. Taka zmiana uzasadniona jest 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 zamieszkania i brak możliwości zarejestrowania pojazdu w miejscu czasowego pobytu stanowi poważne utrudnienie np. w związku z wykonywaną obecnie pracą. Zasadne jest usunięcie takiej przeszkody administracyjnej przy jednoczesnym określeniu minimalnego warunku czasowego zamieszkania w danym miejscu dłużej niż 6 miesięcy;

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

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 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 poprzez zmianę ust. 4 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 CEP informacji o utracie jego ważności, dostępnej dla organów kontroli ruchu drogowego. Uwzględniając natomiast potrzebę zachowania zasady legalności obrotu pojazdami utrzymano jednak obowiązek zwrot tablic rejestracyjnych po upływie terminu czasowej rejestracji pojazdu;

7) wyłączenie z obowiązku rejestracji przed sprzedażą na terytorium RP pojazdu podmiotu uprawnionego, o którym mowa w art. 80s ust. 2 Prawa o ruchu drogowym, w odniesieniu do pojazdów, dla których podmiot uprawniony posiada ważną decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów. W tym celu zaproponowano przepis art. 73 ust. 1g Prawa o ruchu drogowym. Ocenia się, że nie ma potrzeby dokonywania podwójnie czynności związanej z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, jeśli pojazd takie dopuszczenie już posiada na terytorium kraju;

8) rozszerzenie katalogu pojazdów wycofywanych z ruchu ale w niezbędnym zakresie. W projekcie w zmianie art. 78a Prawa o ruchu drogowym proponuje się wprowadzenie możliwości czasowego wycofania z ruchu samochodu osobowego 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 - postulowanego w przypadku konieczności wykonania naprawy w związku z uszkodzeniem zasadniczych elementów nośnych konstrukcji. Warunkiem dopuszczenia tego samochodu do ruchu po jego czasowym wycofaniu byłoby przedłożenie zaświadczenia o wykonaniu dodatkowego badania technicznego pojazdu. 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., 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.,

- 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), powstawania odpadów z samochodów osobowych wyłączonych z użytkowania na tak długi okres czasu jak również na system okresowych badań technicznych pojazdów i funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów; stąd też zaproponowana na ww. warunkach możliwość czasowego wycofania samochodu osobowego z ruchu;

9) zniesienie obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu dowodu własności, jeśli 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/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;

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

11) 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 tym celu w projekcie ustawy proponuje się:

1) w art. 73 w nowym ust. 1f określenie obowiązkowego 30 dniowego terminu na złożenie przez właściciela pojazdu wniosku o rejestrację pojazdu od dnia:

1) zakupu nowego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

2) zakupu pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

3) dopuszczenia do obrotu pojazdu przez organ Służby Celnej – dotyczy pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej;

4) sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z innego państwa członkowskiego.

Analogicznie dla posiadacza pojazdu powierzonego mu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną wprowadzono obowiązek złożenia wniosku o rejestrację w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jednocześnie określono w nowym ust. 1a w art. 79 Prawa o ruchu drogowym obowiązkowy 30 dniowy termin na złożenie przez właściciela pojazdu wniosku o wyrejestrowanie pojazdu.

W dotychczasowych przepisach Prawa o ruchu drogowym powyższe terminy nie były określone. W projekcie ustawy dokonuje się zasadnego ich uzupełnienia przy jednoczesnym rejestrowaniu w centralnej ewidencji pojazdów informacji o tych przekroczeniach wynikających z ww. przepisów jak również z dotychczasowego przepisu art. 78 ust. 2 (poprzez 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 ustawy.

Zakłada się, że taki instrument prawny przyczyni się do poprawy przestrzegania przez właścicieli pojazdów obowiązku złożenia wniosku o rejestrację, wyrejestrowanie pojazdu - w określonym terminie, czy też ustawowego terminu zawiadomienia o nabyciu, zbyciu pojazdu czy zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym. W konsekwencji powinno to wpłynąć również na poprawę warunków legalnego obrotu pojazdami i referencyjność danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez ministra do spraw informatyzacji.

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

Dla realizacji powyższego w art. 75e zaproponowano:

1) przepisy określające funkcjonowanie systemu teleinformatycznego dla obsługi zadań związanych z rejestracją pojazdów przez starostę tj.:

- zapewnienie tego systemu z funkcjonalnościami zgodnymi z obowiązującymi przepisami - przez producenta dokumentów, mając na uwadze integralność powiązania procesu produkcji dowodu rejestracyjnego z procesem rejestracji pojazdu i z danymi gromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów,

- prowadzenie przez ministra właściwego do spraw informatyzacji koordynacji i nadzoru interoperacyjności ww. systemu z systemem teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów,

- uregulowanie dostępu przez producenta dowodu rejestracyjnego do danych zakodowanych w dowodzie rejestracyjnym (kod 2D AZTEC) dla usprawnienia wykonywania ustawowych zadań niektórych podmiotów, o których mowa w art. 80c Prawa o ruchu drogowym - na wniosek tych podmiotów;

2) uregulowanie w Prawie o ruchu drogowym nowych zasad dla wymiany informacji z państwami członkowskimi o pojazdach zarejestrowanych na terytorium RP; dotychczas obowiązki w zakresie tej wymiany wynikające z art. 5 Dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. L 138 z 01.06.1999, str. 57, Dz. Urz. L 236 z 23.09.2003, str. 33, Dz. Urz. L 10 z 16.01.2004, str. 29, Dz. Urz. L 363 z 20.12.2006, str. 344, Dz. Urz. L 158 z 10.06.2013, str. 356 i Dz. Urz. L 127 z 29.04.2014, str. 129) 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 i z 2018 r. poz. 893) oraz przepisów rozporządzenia poprzedzającego to rozporządzenie. Zmiana ta zaproponowana w nowym art. 73b Prawa o ruchu drogowym jest uzasadniona uzyskaną stabilizacją wdrożonego projektu CEPIK 2.0 przez Ministerstwo Cyfryzacji, w wyniku którego 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 RP dla organów rejestrujących pojazdy celem ułatwienia prowadzonych przez te organy postępowań w sprawach rejestracji pojazdów oraz obowiązek udostępniania tym organom przez Transportowy Dozór Techniczny 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 (PZPM) i Transportowego Dozoru Technicznego (TDT);

4) wprowadzenie zasady waloryzacji opłat administracyjnych za wydawane dokumenty i tablice rejestracyjne raz na 6 lat odpowiednio do wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych (nowy ust. 5 i 6 w art. 75 Prawa o ruchu drogowym); założono, że wprowadzenie zaproponowanej waloryzacji opłat administracyjnych za wydawane dokumenty co 6 lat o tzw. wskaźnik inflacji stanowić będzie nie tylko transparentną ale i proporcjonalną metodę regulowania wysokości tych opłat, zrozumiałą i akceptowalną przez obywateli i przedsiębiorców a także przez organy administracji samorządowej. Mając na uwadze komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 października 2018 r. w sprawie wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem we wrześniu 2018 r. w stosunku do września 2012 r. (poz. 997) można wnioskować, że ww. waloryzacja nie będzie miała wagi z punktu widzenia ponoszonych wszystkich opłat związanych z rejestracją pojazdu, uwzględniając że projektowana ustawa znacznie zmniejszy omawiane koszty dla obywateli i przedsiębiorców będących właścicielami/posiadaczami pojazdów;

5) 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.

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

1) uzupełnienie delegacji dla określania wzorów stosowanych formularzy związanych z rejestracją i czasową rejestracją pojazdów, w tym wzoru wniosku o rejestrację, czasową rejestrację, wyrejestrowanie pojazdu oraz wzoru decyzji o rejestracji, czasowej rejestracji albo wyrejestrowaniu pojazdu (zaproponowana zmiana delegacji art. 76 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym);

2) określenie zasady współpracy polskich organów z innymi organami właściwymi w sprawach rejestracji pojazdów państw członkowskich lub z wyznaczonym punktem kontaktowym tego państwa (w nowym art. 73b Prawa o ruchu drogowym);

3) określenie zasad wydawania wtórnika dowodu rejestracyjnego, nowego dowodu rejestracyjnego wtórników tablic rejestracyjnych (zaproponowany w projekcie nowy art. 74a Prawa o ruchu drogowym), uwzględniając przy określeniu brzmienia art. 74a ust. 4 pkt 3 niniejszego projektu - projekt ustawy (druk sejmowy nr 2985). W wyniku powyższego zaproponowano, że wyłącznie uzależnione jest od woli właściciela pojazdu wnioskowanie o wymianę dowodu rejestracyjnego, jeżeli diagnosta wypełnił wszystkie rubryki w dowodzie rejestracyjnym przeznaczone do wpisania terminu następnego badania technicznego. W przypadku utraty dowodu rejestracyjnego 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. 5 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.

4) określenie przepisu ustawowego dla wydawania tablicy dodatkowej a także jej wtórnika dla oznaczenia bagażnika zakrywającego tylną tablicę rejestracyjną pojazdu samochodowego (zaproponowany w projekcie nowy ust. 1c i 1d w art. 73 oraz ust. 9 i 10 w art. 74a Prawa o ruchu drogowym);

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

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

7) miejsca umieszczania tablic rejestracyjnych i utrzymywania tablic w należytym stanie przez kierującego pojazdem (zaproponowany w projekcie nowy ust. 1a i 1b w art. 60 Prawa o ruchu drogowym);

8) określenie przepisu ustawowego dla prowadzenia ewidencji tablic rejestracyjnych indywidualnych (zaproponowany w projekcie nowy art. 73a Prawa o ruchu drogowym);

9) wprowadzenia przepisu materialnego dla wysokości pobieranych opłat za wydawane dokumenty związane z rejestracją i czasową rejestracją pojazdu (zaproponowany w projekcie nowy ust. 4 w art. 75 Prawa o ruchu drogowym); są to wysokości obecnie obowiązujące;

10) skreślenie w art. 58 w ust. 1 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.

V. Pakietu deregulacyjnego przepisów wnioskowanego 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 możliwości nie posiadania przy sobie dokumentu dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego).

Wprowadzenie powyższej zmiany możliwe jest 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 centralnej ewidencji kierowców dostępne są jednocześnie rozwiązania techniczne umożliwiające organom kontroli ruchu drogowego, posiadającym własne systemy zintegrowane z systemem centralnej ewidencji kierowców synchroniczne zasilanie centralnej ewidencji kierowców danymi a także udostępnianie 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 uprawnień. Organom tym udostępnione zostaną również interfejsy zapewniające udostępnianie 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 informacji z rejestru dowodów osobistych będą mogły skorzystać z gotowych rozwiązań udostępnianych przez ministra właściwego ds. informatyzacji.

Projektowana regulacja, przy jednoczesnym wdrożeniu w/w 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 tramwajem a w konsekwencji wykluczy karanie kierujących mandatem za nieposiadanie w trakcie jazdy przy sobie tych dokumentów. Zwolnienie z w/w 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 o kierujących pojazdami, pozostaje dokumentem, którego posiadanie jest wymagane i który stwierdza uprawnienia do kierowania pojazdami. Osoba, której prawo jazdy nie zostało wydane, przez organ właściwy do wydania prawa jazdy, jak dotychczas, będzie traktowana 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 zobowiązany 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.

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

Niniejszy projekt 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, iż wymaganym dokumentem jest dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania inny niż wydane w kraju prawo jazdy. W dodawanym pkt 6 w ust. 1 wskazano konieczność posiadania przy sobie pokwitowania zatrzymania:

- prawa jazdy lub pozwolenia na tramwaj,
- dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego,
- profesjonalnego dowodu rejestracyjnego

– jeśli 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. Zmiana w art. 129 w zakresie dodawanego pkt 1¹ ma na celu zapewnić Policji oraz organom kontroli ruchu drogowego posiadającym, na podstawie przepisów – Prawo o ruchu drogowym, kompetencje takie jak Policja określone w art. 129 ust. 2 możliwość ustalenia tożsamości kierującego w oparciu o dane z rejestru dowodów osobistych – w szczególności intencją projektodawcy jest zapewnienie możliwości weryfikowania tożsamości na podstawie fotografii.

Wprowadzany w art. 129 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.

W art. 130a w ust. 2 pkt 1 lit. b doprecyzowano brzmienie przepisów dotyczących usunięcia pojazdu z drogi poprzez 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, oraz prawa jazdy.

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

Zmiany dokonane w art. 135 – 139 i wprowadzone nowe art. 135a i 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. Przepis ten również stosowany jest 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 zapis 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 pomimo 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. Procedura postępowania z prawem jazdy wydanym przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska jest zgodna z obowiązującymi dotychczas 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 – w przypadku gdy w postępowaniu nie dochodzi do postanowienia o zatrzymaniu a dokument jest zwracany właścicielowi tego dokumentu. O postanowieniu zawiadamia się organ który wydał prawo jazdy – gdy postanowienie wydaje sąd lub organ który zatrzymał prawo jazdy – gdy postanowienie wydaje prokurator. Postanowienie doręcza się właścicielowi tego dokumentu. Na podstawie zawiadomienia lub 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 lub sąd faktycznie zwrócił 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. Zakłada się, że do pozwolenia na kierowanie tramwajem będą te same przepisy, które dotyczą wydanego w kraju prawa jazdy.

Zmiana ustawy z dnia 6 sierpnia 2010 r. o dowodach osobistych (Dz. U. z 2019 r. poz. 653 i 730) w zakresie dodawanego w art. 66 w ust. 3 pkt 15 ma na celu umożliwienie dostępu do danych gromadzonych w rejestrze dowodów osobistych organom kontroli ruchu drogowego – w celu ustalenia tożsamości – w szczególności, wobec likwidacji obowiązku posiadania przy sobie prawa jazdy, na podstawie gromadzonej w rejestrze fotografii.

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 je 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 decyzji o zatrzymaniu.

Zmiana ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1600 i 2077 oraz z 2019 r. poz. 730 i 858) 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 obowiązywał będzie od uprawomocnienia orzeczenia. Na poczet zakazu dalej naliczany będzie okres zatrzymania prawa jazdy – liczony od daty zatrzymania dokumentu rozumianej jako data fizycznego dokumentu lub data zatrzymania elektronicznego.

Zmiana w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821) w art. 29 w § 3, jest zmianą analogiczną do zmiany ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks

karny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1600 i 2077 oraz z 2019 r. poz. 730 i 858) 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.

Zmiany przepisów przejściowych ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, zawartych w art. 11 tej ustawy dotyczą przepisów regulujących kwestie związane z migracją danych do centralnej ewidencji kierowców i centralnej ewidencji pojazdów – i dostosowują daty określone w tych przepisach do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 9 maja 2019 r. o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2018 r. poz. 957 oraz z 2019 r. poz. 730). Dodatkową zmianą jest doprecyzowanie tych przepisów w zakresie aktualizacji danych podlegających migracji w przypadku gdy nastąpiły zmiany tych danych jeszcze w czasie trwania procesu migracji.

Zmiana art. 100aa ust. 3 Prawa o ruchu drogowym jest zmianą porządkującą i dotyczy dostosowania daty granicznej określonej w przepisie do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 9 maja 2019 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2018 r. poz. 957 oraz z 2019 r. poz. 730).

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 oraz zniesienia obowiązku wydawania nalepki kontrolnej jednakowo dla wszystkich właścicieli pojazdów - oceniono brak zasadności oznaczania pojazdu nalepką kontrolną. W związku z tym w projekcie ustawy zaproponowano zmianę art. 71 ust. 2, art. 73 ust. 1, 2b - 3a, art. 75 ust. 2, art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a i 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 w 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 przewiduje usunięcie nalepki kontrolnej z katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Od dnia wejścia niniejszych przepisów w życie nie będzie zatem gromadzona ani wprowadzana

do centralnej ewidencji pojazdów 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 ewidencji.

Niniejszy projekt, w celu wprowadzenia ułatwień dla obywateli przewiduje nadanie raportowi z usługi mocy dokumentu urzędowego. W tym zakresie wprowadzono zmianę w art. 80cb 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 organu rejestrującego decyzji o czasowej rejestracji pojazdu, wraz z pozwoleniem czasowym i zalegalizowanymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi, przez salon sprzedaży pojazdów samochodowych. Wniosek o rejestrację pojazdu będzie składał salon sprzedaży pojazdów samochodowych lub uprawniony przedstawiciel salonu przy użyciu formularza elektronicznego udostępnionego w systemie teleinformatycznym wskazanego 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, określać będzie 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 albo podpisem zaufanym lub podpisem osobistym, a sam wniosek złożony

powinien zostać przez salon sprzedaży pojazdów niezwłocznie, nie później niż w dniu roboczym następującym po dniu nabycia nowego pojazdu samochodowego.

Wniosek zawiera: imię i nazwisko (nazwę lub firmę) właściciela, jego adres, adres na który ma zostać doręczona decyzja o czasowej rejestracji pojazdu, pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice rejestracyjne, PESEL lub REGON oraz określenie rodzaju pojazdu i jego przeznaczenie, markę, typ, model pojazdu, rok jego produkcji, numer identyfikacji VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu.

We wniosku zawiera się informacje o sposobie odbioru przez właściciela pojazdu decyzji o rejestracji pojazdu i dowodu rejestracyjnego – w organie rejestrującym albo za pośrednictwem operatora pocztowego na koszt odbiorcy.

Do wniosku załącza się w postaci elektronicznej oryginał lub kopie upoważnienia, dowodu sprzedaży pojazdu, dokumenty, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 3, 6 albo 6a lub ust. 1b, potwierdzenia dokonania wymaganej opłaty za wydanie pozwolenia czasowego, tablic rejestracyjnych, kompletu znaków legalizacyjnych i dowodu rejestracyjnego oraz potwierdzenia dokonania wymaganej opłaty ewidencyjnej i opłaty skarbowej za udzielone pełnomocnictwo. Opłaty będą stanowiły koszt właściciela pojazdu.

W projekcie określono także sposób przekazywania przez starostę decyzji o czasowej rejestracji pojazdu wraz z pozwoleniem czasowym i zalegalizowanymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi. Starosta przekazuje je uprawnionemu przedstawicielowi salonu sprzedaży pojazdów samochodowych albo przesyła do salonu, za pośrednictwem operatora pocztowego, na koszt nabywcy nowego pojazdu samochodowego zgodnie z upoważnieniem. Dokumenty lub tablice rejestracyjne, zgodnie z wnioskiem, może też starosta przekazać nabywcy pojazdu albo przesyłać mu na adres wskazany we wniosku.

Natomiast decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny właściciel pojazdu może odebrać w organie rejestrującym albo starosta po zarejestrowaniu nowego pojazdu samochodowego może wysłać te dokumenty na koszt nabywcy, na jego adres podany we wniosku o rejestrację.

Do projekt zostały wprowadzone przepisy dotyczące dokumentacji wytwarzanej w związku ze złożeniem wniosku o rejestrację. Salon sprzedaży pojazdów samochodowych jest obowiązany do przechowania takiej dokumentacji przez okres 5 lat od dnia złożenia wniosku o rejestrację do właściwego starosty. W przypadku niedopełnienia tego obowiązku starosta może nałożyć karę pieniężną w wysokości do 3000 zł.

Przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe.

Przygotowując projekt ustawy uwzględniono odpowiednie przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe dla stosowania:

- dotychczasowych regulacji albo wymagań z nimi związanymi (Art. 8-9 i Art.11-14),
- nowej regulacji dotyczącej wprowadzanej niniejszym projektem waloryzacji stawek opłat (Art. 10) oraz

- nowych regulacji i rozwiązań technicznych, w szczególności w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów i powiązanim z nim systemie teleinformatycznym obsługującym zadania organów rejestrujących pojazdy, mając na uwadze również czas potrzebny na wydanie zmian przepisów wykonawczych wynikających ze zmienionych przepisów w projekcie ustawy. Wszystkie te elementy wymagają harmonizacji terminów wejścia w życie odpowiednich przepisów zaprojektowanej ustawy, uwzględniając powiązanie tych regulacji z kompetencjami ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw informatyzacji.

Uwzględniając nowe regulacje i wymagane dla ich wdrożenia rozwiązania techniczne w projekcie ustawy w przepisach Art. 15 - 18 wyszczególniono jakie przepisy ustawy zmienianej w art. 1 projektu stosuje się w brzmieniu dotychczasowym albo jakie przepisy zmienione nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających następujące uproszczenia:

- uchylenie obowiązku wydawania nalepki kontrolnej i umieszczania jej na przedniej szybie pojazdu samochodowego (Art. 15),

- uchylenie obowiązku wydawania karty pojazdu oraz wprowadzenia możliwości czasowego wycofania z ruchu samochodu osobowego (Art. 16),

- zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu na wniosek właściciela pojazdu (Art. 17),

- gromadzenie i przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów informacji o przekroczeniach terminów dotyczących złożenia wniosku o rejestrację albo wyrejestrowanie pojazdu, zawiadomienia o nabyciu, zbyciu pojazdu czy zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym (Art. 18).

Wymienione w ww. Art. 15-18 projektu ustawy przepisy są przepisami powodującymi zmiany systemowe w procesie rejestracji pojazdów. Stosowanie tych przepisów uzależnione

będzie od wdrożenia rozwiązań technicznych w zintegrowanym systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów z systemem teleinformatycznym rejestracji.

W związku z powyższym w Art. 15-18 w ust. 2 każdego z tych artykułów projektu ustawy określono, że minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, ogłosi w dzienniku urzędowym ministra do spraw informatyzacji oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających stosowanie powyżej wymienionych uproszczeń.

Natomiast w Art. 19 wskazano, że każdy z tych komunikatów, o których mowa w ust. 2 w art. 15-18, ogłasza się w terminie co najmniej 5 miesięcy przed wdrożeniem rozwiązania technicznego określonego w danym komunikacie.

Dla powyższego uwzględniono czas potrzebny na:

1) wdrożenie rozwiązań w systemach teleinformatycznych, o których mowa w art. 75e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 projektu ustawy;

2) zmianę przepisów odpowiednich rozporządzeń przez ministra właściwego do spraw transportu i ministra do spraw informatyzacji.

Zakłada się również, że projektowana regulacja w zakresie rozwiązań dotyczących zniesienia obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu kontroli ruchu drogowego wydanego w kraju prawa jazdy będzie stosowana od terminu określonego w komunikacie Ministra Cyfryzacji w jego dzienniku urzędowym oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem. Do czasu określonego w komunikacie stosowane będą przepisy dotychczasowe. Zgodnie z proponowanym brzmieniem przepisu przejściowego zakłada się również, iż systemy teleinformatyczne, z wykorzystaniem których podmioty realizują swoje zadania związane z przekazywaniem danych do ewidencji zostaną dostosowane do dnia określonego w komunikacie Ministra Cyfryzacji do komunikacji z systemem Centralnej Ewidencji 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 oraz udostępnianie danych z rejestru dowodów osobistych.

Minister Cyfryzacji założył analogicznie, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających generowanie z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, wydruku potwierdzającego dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów, art. 80cb ust. 1 Prawa o ruchu drogowym stosuje się w brzmieniu dotychczasowym. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłosi w swoim Dzienniku Urzędowym oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia ww. rozwiązań technicznych - w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

W art. 23 określono wejście w życie ustawy po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- art. 1 pkt 8 w zakresie art. 73d Prawa o ruchu drogowym, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia,

- art. 1 pkt 1, pkt 8 w zakresie art. 73c ustawy zmienianej w art. 1, pkt 35 i pkt 36, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia,

- art. 1 pkt 10 w zakresie art. 74b Prawa o ruchu drogowym z dniem 1 stycznia roku następującego po roku ogłoszenia ustawy.

Założono, że 3 miesiące na wejście w życie przepisów, które faktycznie będą w szczególności dotyczyć regulacji opisanych w pkt IV niniejszego uzasadnienia jest wystarczający, 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 art. 1 pkt 8 projektu ustawy w zakresie art. 73d ustawy Prawa o ruchu drogowym zapewni odpowiedni czas na przygotowanie i wdrożenie przez Transportowy Dozór Techniczny bazy punktów kontaktowych przedstawicieli producentów pojazdów na terytorium RP oraz bazy 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 zakupionego w salonie sprzedaży pojazdów samochodowych, która umożliwi rejestrację pojazdu nowego w imieniu kupującego przez ten salon - wejdzie w życie stosownie art. 1 pkt 1 oraz pkt 8 w zakresie art. 73c ustawy Prawa o ruchu drogowym - po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia i jest to czas wystarczający na przygotowanie i obsługę tego rozwiązania.

Natomiast wejście w życie art. 1 pkt 10 z dniem 1 stycznia roku następującego po roku ogłoszenia ustawy zasadne jest uwzględniając, że organy samorządowe planują swoją działalność począwszy od 1 stycznia danego roku.

Jednocześnie według art. 22 projektu ustawy minister właściwy do spraw transportu wyda przepisy rozporządzenia, o którym mowa w art. 76 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym z uwzględnieniem zmian, o których mowa w art. 1 pkt 13 projektu, nie później niż przed upływem 24 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

Zakłada się, że dopiero po dokonaniu nowelizacji stosownych przepisów wykonawczych dostosowujących je do zaprojektowanej ustawy i ważnych dla wdrożenia proponowanych w projekcie uproszczeń, w tym nowelizacji również rozporządzenia z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, minister właściwy do spraw transportu wyda nowe rozporządzenie w tej sprawie wobec zaproponowanego w projekcie ustawy uzupełnienia delegacji art. 76 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym. Uzupełnienie to ma charakter formalny sankcjonujący obecne przepisy tego rozporządzenia i nie ma wpływu na zmianę procesu rejestracji pojazdów.

Takie rozwiązanie przyjęto uwzględniając normę zawartą w § 34 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2012 r. w sprawie zasad techniki prawodawczej (Dz. U. z 2016 r. poz. 283).

Ocena oddziaływania projektu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców zgodnie z art. 103 pkt 1a ustawy o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2168, z późn. zm.) przewidziana jest w projekcie Ocenie Skutków Regulacji.

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 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 rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.