Uzasadnienie

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

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

1) obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu określonych dokumentów dla organów rejestrujących i właścicieli pojazdów we wskazanych sytuacjach – zmiana ta była wnioskowana przez organy rejestrujące pojazdu. Zmiana ta polega na zniesieniu obowiązku przedkładania do rejestracji pojazdu:

• dowodu rejestracyjnego – w przypadku gdy wnioskującym o rejestrację pojazdu jest gmina, na którą przeszła własność pojazdu na podstawie art. 50a ust. 2 albo powiat, wobec którego sąd orzekł przepadek na podstawie art. 130a ust. 10 PRD,

• zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane – dotyczyć to będzie pojazdu zarejestrowanego na terytorium RP. Jeżeli informacja o aktualnym pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu jest zamieszczona w centralnej ewidencji pojazdów, nie będzie wówczas konieczności załączania do wniosku o rejestrację pojazdu zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego w formie papierowej;

2) wymiany danych pojazdów między ewidencjami państw członkowskich UE, w celu ich weryfikacji przed rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu sprowadzonego z innego państwa członkowskiego UE – wprowadzenie tej zmiany popiera Minister Cyfryzacji. Zmiana umożliwi organom rejestrującym pobieranie danych o pojeździe sprowadzonym z państwa członkowskiego UE, zgromadzonych w ewidencji tego państwa, przed jego zarejestrowaniem na terytorium RP, za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego, o którym mowa w art. 80k ust. 1 PRD. Dane będą pobierane z ewidencji organu państwa członkowskiego UE, w którym pojazd był uprzednio zarejestrowany. Organy rejestrujące innych państw członkowskich UE będą mogły również pobierać dane pojazdów zarejestrowanych z polskiej Centralnej Ewidencji Pojazdów. Taką wymianę przewidują opcjonalnie regulacje dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów[[1]](#footnote-1));

3) obowiązku rejestracji pojazdu przez:

• dodanie wyłączenia z obowiązku rejestracji pojazdu dla gmin, powiatów i Skarbu Państwa oraz w sytuacji gdy pojazd zostanie skradziony albo nastąpi jego udokumentowana trwała i zupełna utrata posiadania bez zmiany w zakresie prawa własności,

• doszczegółowienie kwestii dnia, od którego liczony jest termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu, który został nabyty w drodze spadku, oraz wydłużenie tego terminu do 60 dni w związku z uwzględnieniem uwagi Śląskiego Związku Gmin i Powiatów,

• doszczegółowienie kwestii dnia, od którego liczony jest termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu w przypadku pojazdów czasowo wycofanych z ruchu,

• doszczegółowienie, że wyłączenie z obowiązku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w określonym terminie dotyczy również sytuacji, gdy sprowadzony pojazd zostanie zbyty przed upływem ustawowego terminu na złożenie tego wniosku (art. 73aa ust. 7 PRD);

4) legalizacji tablic rejestracyjnych w przypadku wniosku o rejestrację pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego – zmian ta polega na zniesieniu obowiązku legalizacji tablic rejestracyjnych w przypadku wniosku o rejestrację pojazdu z zachowaniem dotychczasowego numeru rejestracyjnego. Starosta, dokonując w takim przypadku rejestracji pojazdu, będzie wydawał decyzję o rejestracji pojazdu i dowód rejestracyjny, natomiast właściciel pojazdu do wniosku o rejestrację będzie załączał oświadczenie, że posiada tablice (tablicę) rejestracyjne utrzymane w należytym stanie i czytelne, a umieszczony na nich znak legalizacyjny nie jest uszkodzony. Jeżeli do wniosku nie zostanie dołączone oświadczenie albo posiadane tablice (tablica) rejestracyjne nie będą zgodne z przepisami, organ rejestrujący wyda zalegalizowane tablice rejestracyjne z nowym numerem rejestracyjnym – zmiana ta stanowi realizację fiszki deregulacyjnej MI‑2-204; o zmianę taką postulowały niezależnie również organy rejestrujące pojazdy;

5) umożliwienia właścicielom pojazdów na ich wniosek uzyskania pozwolenia czasowego w przypadku pozostawiania dotychczasowych tablic rejestracyjnych (mimo że zachodzą przesłanki do odstąpienia na podstawie art. 74 ust. 2d PRD od czasowej rejestracji pojazdu z urzędu) – zmiana ta była wnioskowana przez organy rejestrujące;

6) potwierdzania przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy – zmiana ta była wnioskowana przez organy rejestrujące, obywateli oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie obrotu pojazdami. Zaproponowane w projekcie rozwiązanie umożliwi potwierdzenie przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, w przypadku gdy w jednym z dokumentów homologacyjnych zawarta będzie informacja o zamontowaniu takiego urządzenia sprzęgającego, bez konieczności wykonywania dodatkowego badania technicznego potwierdzającego takie przystosowanie i przedkładania go w organie rejestrującym;

7) sposobu składania wniosku o rejestrację pojazdu – zmiana ta pozwoli zrealizować fiszkę deregulacyjną MI-1-194 oraz częściowo fiszkę deregulacyjną MI-6-342. Projekt umożliwia składanie wniosku o rejestrację pojazdu środkami komunikacji elektronicznej za pomocą usługi udostępnionej przez ministra właściwego do spraw informatyzacji; rozwiązanie to ma na celu wprowadzenie ułatwienia dla obywateli, a także zniesienie konieczności gromadzenia papierowych wniosków o rejestrację przez organy rejestrujące, co przyczyni się do realizacji postulatu dotyczącego elektronicznej archiwizacji dokumentów i zmniejszy koszty po stronie organów; Metodą alternatywną dla usługi online jest możliwość złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w formie dokumentu utrwalonego w postaci elektronicznej, przy użyciu formularza utrwalonego w postaci elektronicznej wypełnianego przez starostę na podstawie danych podanych przez wnioskodawcę, dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1–3, danych udostępnionych w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, podpisanego przez wnioskodawcę. Projektowane rozwiązanie jest odpowiedzią na potrzeby osób, które nie mają dostępu do kwalifikowanego podpisu elektronicznego lub profilu zaufanego. Ponadto wprowadzenie możliwości złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w formie opisanej powyżej umożliwia obsługę osób, które preferują tradycyjne formy kontaktu z urzędem, lecz chcą skorzystać z nowoczesnych technologii ułatwiających proces administracyjny. Zatem wprowadzenie możliwości składania wniosków drogą elektroniczną, z wypełnieniem formularza przez organ administracji publicznej, odpowiada na rosnące zapotrzebowanie na cyfryzację usług publicznych. Umożliwia to nie tylko na uproszczenie procesu dla obywateli, ale również przyczynia się do poprawy dostępności do usług administracyjnych, zwłaszcza wśród osób starszych czy też takich, które nie mają dostępu do narzędzi umożliwiających składanie podpisu elektronicznego. Rozwiązanie to wpisuje się również w kierunki polityki cyfryzacji państwa, gdzie celem jest uproszczenie procedur administracyjnych i zredukowanie biurokracji. W projekcie określono również, że wydatki na zakup urządzeń umożliwiających złożenie podpisu odwzorowującego elektronicznie podpis własnoręczny zostaną sfinansowane ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

8) właściwości organu rejestracyjnego w przypadku czasowej rejestracji w celu wywozu pojazdu za granicę oraz w celu przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy. Zmiana ta polega na doprecyzowaniu regulacji w zakresie właściwości organu rejestracyjnego w przypadku czasowej rejestracji w celu wywozu pojazdu za granicę oraz w celu przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy przez wskazanie wprost, iż czynności tej może dokonać również organ właściwy ze względu na miejsce zakupu lub odbioru pojazdu, gdy właściciel pojazdu nie ma miejsca stałego zamieszkania (siedziby) lub czasowego zamieszkania na terytorium RP – o wprowadzenie przedmiotowej zmiany wnioskował Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;

9) uproszczenia procedury zwrotu tymczasowych tablic rejestracyjnych po upływie okresu czasowej rejestracji pojazdu w celu przejazdu pojazdu z miejsca jego zakupu lub odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zmiana ta była wnioskowana przez portal PolskiAutohandel.pl;

10) umożliwienia Ministrowi Sprawiedliwości składania w imieniu wszystkich sądów powszechnych wniosku o udostępnienie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP) i Centralnej Ewidencji Kierowców (CEK) za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, którego administratorem jest Minister Sprawiedliwości. Zmiana ta została dodana na wniosek Centralnego Ośrodka Informatyki. Ma na celu umożliwienie Ministrowi Sprawiedliwości wystąpienie z jednym wnioskiem w imieniu wszystkich sądów powszechnych, zamiast składania setek indywidualnych wniosków przez poszczególne sądy. Taki model znacząco upraszcza procedurę administracyjną, redukując obciążenia biurokratyczne i przyspieszając proces podłączania sądów do baz CEP i CEK. Jednolity wniosek eliminuje ryzyko zróżnicowanego dostępu sądów do danych, co mogłoby prowadzić do nierówności w sprawności orzekania w sprawach karnych związanych z naruszeniem przepisów prawa o ruchu drogowym. Zmiana ta wpisuje się w zasadę szybkości i prostoty postępowania administracyjnego określoną w art. 12 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.) oraz wspiera efektywne zarządzanie sądowymi systemami teleinformatycznymi, za co odpowiada Minister Sprawiedliwości na podstawie art. 175da § 1 ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 334, z późn. zm.). Szybki i bezpośredni dostęp do danych o pojazdach i kierowcach pozwoli na skuteczniejsze egzekwowanie orzeczeń sądowych, w tym zakazów wynikających z art. 244 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) (naruszenie zakazu sądowego). Usprawnienie tego procesu przyczyni się do zwiększenia efektywności postępowań sądowych w sprawach wykroczeń i przestępstw drogowych, co bezpośrednio przełoży się na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

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

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

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

1) art. 1 pkt 5, 16 i 17 oraz art. 3, które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia – zasadne jest szybsze wejście w życie tych przepisów z uwagi na ich charakter doprecyzowujący oraz uzupełniający katalog wyłączeń, o które wnioskują organy rejestrujące i właściciele pojazdów;

2) art. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3, pkt 4 lit. b w zakresie ust. 1ab–1ak i lit. c, pkt 6, 8–12, pkt 13 lit. a, pkt 14 i 15 oraz art. 4, które wejdą w życie z dniem 18 stycznia 2027 r. – związane jest to z koniecznością zapewnienia odpowiedniego czasu na dokonanie zmian w systemie teleinformatycznym rejestracji oraz w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów.

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

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

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

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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