



# Prezes Rady Ministrów

---

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-16-23  
UD426

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.

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

Z poważaniem  
Mateusz Morawiecki  
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:  
wnioskodawca

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 8:
  - a) w ust. 4 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „, za opłatą i po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej,” zastępuje się wyrazami „za opłatą”,
  - b) w ust. 5 skreśla się wyrazy „i po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej,”;
- 2) w art. 73c:
  - a) w ust. 6 uchyla się pkt 5,
  - b) w ust. 8 wyrazy „ust. 6 pkt 4–6” zastępuje się wyrazami „ust. 6 pkt 4 i 6”;
- 3) w art. 75 w ust. 2:
  - a) w zdaniu pierwszym skreśla się wyrazy „oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej”,
  - b) w zdaniu drugim skreśla się wyrazy „oraz opłatę ewidencyjną”;
- 4) w art. 80d:
  - a) ust. 3a i 3aa otrzymują brzmienie:

„3a. Zakład ubezpieczeń obowiązany do uiszczenia opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych:

    - 1) uiszcza opłatę ewidencyjną na rachunek bankowy Funduszu nie rzadziej niż raz na kwartał;
    - 2) sporządza sprawozdanie z uiszczonych opłat ewidencyjnych zawierające informację o liczbie zawartych przez zakład ubezpieczeń umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642.

powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, wysokość jednostkowej opłaty ewidencyjnej, informację o wartości uiszczonych opłat ewidencyjnych, informację dotyczącą uiszczonych odsetek za zwłokę od tych opłat, informacje dotyczące zapłaty należności, dane identyfikacyjne zakładu ubezpieczeń składającego sprawozdanie oraz w przypadku nadpłaty lub niedopłaty informację o korekcie sprawozdania;

- 3) przekazuje okresowe sprawozdanie z uiszczonych opłat ewidencyjnych ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji.

3aa. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 3a pkt 3, zakład ubezpieczeń przekazuje w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej nie rzadziej niż raz na kwartał.”,

- b) w ust. 3b skreśla się wyrazy „przekazanych lub”,
- c) w ust. 3c wyrazy „opłat ewidencyjnych” zastępuje się wyrazami „opłaty ewidencyjnej”,
- d) w ust. 4:
- uchyla się pkt 2, 2a, 4 i 4a,
  - w pkt 5 skreśla się wyrazy „przekazywanych lub”,
- e) w ust. 4a wyrazy „należnych opłat ewidencyjnych” zastępuje się wyrazami „należnej opłaty ewidencyjnej”,
- f) uchyla się ust. 6,
- g) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych nie może być wyższa niż 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, o którym mowa w art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.”,

- h) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych,

- 2) termin uiszczania opłaty ewidencyjnej przez zakłady ubezpieczeń zobowiązane do uiszczania tej opłaty,
  - 3) termin, sposób i częstotliwość przekazywania sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych,
  - 4) wzór sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych  
– biorąc pod uwagę koszty związane z funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, prawidłowość uiszczania opłat ewidencyjnych, aktualność informacji zawartych w przekazywanych sprawozdaniach oraz potrzebę zapewnienia ujednoczenia i przejrzystości przekazywanych informacji.”,
- i) uchyla się ust. 8;
- 5) w art. 80t:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Starosta właściwy ze względu na siedzibę albo oddział podmiotu uprawnionego, na wniosek tego podmiotu, wydaje za opłatą decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów, blankiety profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz profesjonalne tablice (tablicę) rejestracyjne.”,
  - b) w ust. 3 w pkt 4 skreśla się wyrazy „oraz opłaty ewidencyjnej za blankiety profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i zalegalizowane profesjonalne tablice (tablicę) rejestracyjne”,
  - c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Opłatę za wydanie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz zalegalizowanych profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych pobiera starosta.”;
- 6) w art. 80za w części wspólnej wyrazy „, , za opłatą oraz opłatą ewidencyjną,” zastępuje się wyrazami „za opłatą”;
- 7) w art. 81b w ust. 3 skreśla się wyrazy „oraz opłaty ewidencyjnej”;
- 8) w art. 83:
- a) w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyrazy „i opłaty ewidencyjnej,”,
  - b) w ust. 1b wyrazy „opłat, o których mowa w ust. 1, w obrocie bezgotówkowym za ich uiszczenie” zastępuje się wyrazami „opłaty, o której mowa w ust. 1, w obrocie bezgotówkowym za jej uiszczenie”,

- c) w ust. 1c wyrazy „Opłaty, o których mowa w ust. 1, mogą być uiszczone” zastępuje się wyrazami „Opłata, o której mowa w ust. 1, może być uiszczona”,
  - d) uchyla się ust. 1d;
- 9) w art. 150 w ust. 1 skreśla się zdanie drugie.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 5c w ust. 1:
  - a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
    - „4) przedsiębiorca osobiście wykonujący przewóz, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz nie byli prawomocnie skazani za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii, a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy;”,
  - b) w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
    - „6) osoby, o których mowa w pkt 4, spełniają wymagania określone w art. 39a ust. 1 pkt 2–4.”;
- 2) w art. 6 w ust. 1 w pkt 2:
  - a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
    - „przedsiębiorca osobiście wykonujący przewóz, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz.”;
  - b) w lit. d wyrazy „art. 39a ust. 1 pkt 1–4” zastępuje się wyrazami „art. 39a ust. 1 pkt 2–4”;
- 3) w art. 8:
  - a) w ust. 3 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:
    - „3a) dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 2–4;”,
  - b) w ust. 5:
    - w pkt 2 wyrazy „pkt 4 i 5” zastępuje się wyrazami „pkt 3a, 4 i 5”,
    - w pkt 3 wyrazy „pkt 1, 4 i 5” zastępuje się wyrazami „pkt 1, 3a, 4 i 5”;
- 4) w art. 13b po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku rozliczania opłaty za przewóz osób przy użyciu aplikacji mobilnej, o której mowa w ust. 1, kierowca, na żądanie uprawnionego organu kontroli, jest obowiązany okazywać i udostępnić urządzenie, na którym jest zainstalowana aplikacja mobilna do kontroli w zakresie spełnienia wymagań dla aplikacji mobilnej określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 4 oraz wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określonych w przepisach o podatku od towarów i usług.”;

5) w art. 27b:

a) w ust. 1:

– w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„weryfikacji, czy przedsiębiorca, któremu przekazuje zlecenia przewozu osób, posiada odpowiednią licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1, oraz wypis lub wypisy z tej licencji dla pojazdu lub pojazdów, którymi są realizowane przewozy zlecane przez pośrednika, nie później niż.”,

– w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) podejmowania działań, o których mowa w art. 27e, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa przewozu osób.”,

b) w ust. 4 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) o osobach wykonujących przewóz osób zlecony na rzecz przedsiębiorcy obejmujące:

a) imię i nazwisko,

b) zdjęcia, o których mowa w art. 27e ust. 5 i 8,

c) odwzorowania cyfrowe dokumentów, o których mowa w art. 27e ust. 2,

d) dzień rozpoczęcia i dzień zakończenia wykonywania przewozów osób.”;

6) po art. 27d dodaje się art. 27e w brzmieniu:

„Art. 27e. 1. Przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób jest obowiązany przed rozpoczęciem współpracy do weryfikacji osób, o których mowa w art. 27b ust. 4 pkt 4, którym zleca przewóz osób, w zakresie:

1) tożsamości;

2) posiadania odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym określonego w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;

3) niekaralności za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy

z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii, oraz braku prawomocnego orzeczenia zakazu wykonywania zawodu kierowcy.

2. Weryfikacja, o której mowa w ust. 1, następuje przez okazanie przez osobę, o której mowa w art. 27b ust. 4 pkt 4:

- 1) dokumentu tożsamości – w zakresie ust. 1 pkt 1;
- 2) dokumentu stwierdzającego posiadanie odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym – w zakresie ust. 1 pkt 2;
- 3) zaświadczenia o niekaralności wystawionego nie wcześniej niż miesiąc przed rozpoczęciem współpracy – w zakresie ust. 1 pkt 3.

3. Weryfikacji, o której mowa w ust. 1, przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób dokonuje w trybie osobistego stawiennictwa.

4. W przypadku gdy dokument, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, został wydany przez polski organ uprawniony do wydawania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami, weryfikacja, o której mowa w ust. 1 pkt 2, następuje dodatkowo przez porównanie danych zawartych w tym dokumencie z danymi udostępnionymi na podstawie art. 100a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób.

5. Dokonanie weryfikacji, o której mowa w ust. 1, przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób potwierdza przez:

- 1) wykonanie zdjęcia osoby, o której mowa w art. 27b ust. 4 pkt 4, umożliwiającego ustalenie wizerunku twarzy tej osoby;
- 2) odwzorowanie cyfrowe dokumentów, o których mowa w ust. 2.

6. Dokonanie weryfikacji, o której mowa w ust. 4, przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób potwierdza przez wygenerowanie raportu z systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 100a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

7. Przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób weryfikuje, w tym elektronicznie za pośrednictwem środków komunikowania się na odległość w trakcie wykonywania przewozu, z częstotliwością niezbędną dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób, jednak nie rzadziej niż raz na 100 przewozów, czy osoba wykonująca przewóz osób jest rzeczywiście osobą, której ten przewóz zlecono.

8. Czynność, o której mowa w ust. 7, jest potwierdzana w postaci zdjęcia przedstawiającego wizerunek twarzy osoby wykonującej przewóz osób, o której mowa w art. 27b ust. 4 pkt 4.

9. Przedsiębiorcy prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób przetwarzają informacje dotyczące osób, o których mowa w ust. 1, w tym:

- 1) dane osobowe zawarte w dokumencie tożsamości, o których mowa w ust. 2 pkt 1,
- 2) informacje zawarte w dokumencie stwierdzającym posiadanie odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym, o których mowa w ust. 2 pkt 2,
- 3) informacje zawarte w zaświadczeniu o niekaralności, o którym mowa w ust. 2 pkt 3,
- 4) zdjęcia, o których mowa w ust. 5 i 8,
- 5) informacje niebędące danymi osobowymi mające wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa osób korzystających z ich usług w trakcie przewozu

– przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym osoba, której dotyczą przetwarzane informacje, zakończyła współpracę z danym przedsiębiorcą prowadzącym pośrednictwo przy przewozie osób.

10. Przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób może na wniosek innego przedsiębiorcy prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób przekazać temu przedsiębiorcy informacje, o których mowa w ust. 9, w celu zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób. Informacje przedsiębiorca przekazuje w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

11. Przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób jest obowiązany na wniosek organów Inspekcji Transportu Drogowego, w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku, do przekazania informacji o tym, czy dokonał weryfikacji, o której mowa w ust. 1 i 7, oraz o wyniku tej weryfikacji.”;

7) w art. 39g:

- a) w ust. 9 uchyla się pkt 2,
- b) w ust. 10 uchyla się pkt 2;

8) w art. 87:

- a) w ust. 1 w pkt 2 w lit. g średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. h w brzmieniu:



- „h) urządzenie, na którym zainstalowana jest aplikacja mobilna, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy – w przypadku rozliczania opłaty za przewóz osób przy użyciu tej aplikacji;”;
- b) w ust. 4 skreśla się wyrazy „licencję albo”;
- 9) w art. 92a:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 12 000 złotych za każde naruszenie, z tym że:
- 1) przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze pieniężnej w wysokości od 5000 złotych do 1 000 000 złotych za każde naruszenie;
  - 2) przedsiębiorca wykonujący krajowy transport drogowy, o którym mowa w art. 5b ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 120 000 złotych.”;
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Suma kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej, nie może przekroczyć kwoty 12 000 złotych, z tym że:
- 1) przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze pieniężnej w wysokości do 1 000 000 złotych;
  - 2) przedsiębiorca wykonujący krajowy transport drogowy, o którym mowa w art. 5b ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości do 120 000 złotych.”;
- c) w ust. 5 w pkt 6 liczbę „100 000” zastępuje się liczbą „1 500 000”;
- 10) po art. 95e dodaje się art. 95f w brzmieniu:
- „Art. 95f. 1. Przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób, który nie dopełnia obowiązku weryfikacji, o której mowa w art. 27e ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 złotych.
2. W przypadku stwierdzenia, że po nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób ponownie nie dopełnia obowiązku weryfikacji, o której mowa w art. 27e ust. 1, kara pieniężna wynosi 50 000 złotych.
- ”

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 2, nakłada w drodze decyzji administracyjnej Główny Inspektor Transportu Drogowego.”;

11) w załączniku nr 1 w lp. 8 po pkt 8.6. dodaje się pkt 8.7. w brzmieniu:

	8.7. Nieokazanie i niedostępnie do kontroli urzędnika, na którym zainstalowana jest aplikacja mobilna, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	2000	
--	--	------	--

12) w załączniku nr 3 w lp. 2:

a) pkt 2.17.–2.21. otrzymują brzmienie:

	2.17. Prowadzenie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	100 000	
	2.18. Prowadzenie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 2 lub 3 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	500 000	
	2.19. Nieprzekazanie w wymaganym terminie uprawnionym organom co najmniej jednej z informacji, o których mowa w art. 27b ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup> , lub wyniku weryfikacji, o której mowa w tym przepisie	200 000	
	2.20. Przekazywanie zleceń przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób przewozu osób podmiotowi, który nie posiada odpowiedniej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup> , lub z naruszeniem art. 5e tej ustawy	500 000	
	2.21. Prowadzenie pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	500 000	

b) pkt 2.23. otrzymuje brzmienie:

	2.23. Rozliczanie opłaty za przewóz osób na podstawie aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup> , niespełniającej wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13b ust. 4 oraz wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania	12 000	
--	---	--------	--

c) po pkt 2.23. dodaje się pkt 2.24.–2.28. w brzmieniu:

	2.24. Ponowne stwierdzenie prowadzenia pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	1 000 000	
	2.25. Ponowne stwierdzenie wykonywania transportu drogowego bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	120 000	
	2.26. Przekazywanie zleceń przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób podmiotowi, który wykonuje przewóz pojazdem bez wypisu z licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	100 000	
	2.27. Ponowne przekazywanie zleceń przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób podmiotowi, który wykonuje przewóz pojazdem bez wypisu z licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	1 000 000	
	2.28. Nieokazanie i nieudostępnienie do kontroli urządzenia, na którym zainstalowana jest aplikacja mobilna, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym <sup>1)</sup>	12 000	

**Art. 3.** W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2277 i 2640) w art. 30 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zakład ubezpieczeń uiszcza opłatę ewidencyjną w wysokości określonej w przepisach o ruchu drogowym.”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 uchyla się pkt 2;
- 2) w art. 10 w ust. 1, w art. 16 w ust. 1 w zdaniu pierwszym, w art. 28 w ust. 8, w art. 31 w ust. 3, w art. 33 w ust. 2 w pkt 1, w art. 38 w ust. 2 w pkt 1, w art. 58 w ust. 2 w pkt 1, w art. 77 w ust. 2 w pkt 1, w art. 85 w ust. 8, w art. 87 w ust. 3 w pkt 1, w art. 102 w ust. 2 w zdaniu pierwszym, w art. 109 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia, w art. 115 w ust. 6 oraz w art. 117 w ust. 3 w pkt 1 skreśla się wyrazy „oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej”;
- 3) w art. 10 w ust. 6, w art. 15a w ust. 9, w art. 16 w ust. 6, w art. 28 w ust. 12, w art. 31 w ust. 8, w art. 33 w ust. 5, w art. 38 w ust. 4, w art. 58 w ust. 6, w art. 77 w ust. 4, w art. 85 w ust. 10, w art. 87 w ust. 5, w art. 109 w ust. 7, w art. 115 w ust. 8 oraz w art. 117 w ust. 8 skreśla się wyrazy „z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej”;
- 4) w art. 13 w ust. 6 w zdaniu pierwszym, w art. 14 w ust. 1 w zdaniu pierwszym, w art. 16 w ust. 5 w zdaniu pierwszym, w art. 18 w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia, w art. 103 w ust. 3 w zdaniu pierwszym oraz w art. 109 w ust. 3 i 4 skreśla się wyrazy „ , oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej”;
- 5) w art. 15 w ust. 5 skreśla się wyrazy „ , oraz opłatę ewidencyjną”;
- 6) w art. 15a w ust. 8 skreśla się wyrazy „,oraz opłatę ewidencyjną”;
- 7) w art. 101:
  - a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,
  - b) w ust. 2 uchyla się pkt 2,
  - c) w ust. 3 uchyla się pkt 2;
- 8) w art. 103 w ust. 3a w zdaniu trzecim skreśla się wyrazy „ , oraz opłaty ewidencyjnej”;

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1997, 2269, 2328 i 2490 oraz z 2022 r. poz. 655, 1002 i 2589.

- 9) w art. 124 w ust. 3 wyrazy „opłaty za wymianę prawa jazdy i opłaty ewidencyjnej, o których mowa” zastępuje się wyrazami „opłaty za wymianę prawa jazdy, o której mowa”;
- 10) w art. 138a:
- a) uchyla się ust. 1;
  - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikaty określające zakres i termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 5–15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.”.

**Art. 5.** W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2147) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 25:
  - a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,
  - b) uchyla się ust. 2;
- 2) w art. 27 uchyla się ust. 6;
- 3) w art. 39 we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyrazy „i uiszczenia opłaty ewidencyjnej związanej z jego wydaniem”.

**Art. 6.** Do pobierania, przekazywania lub uiszczania opłat ewidencyjnych, o których mowa w art. 80d ust. 4 pkt 2–4a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu w dotychczasowym, oraz odsetek za zwłokę, o których mowa w art. 80d ust. 3b ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, należnych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 7.** Do sporządzania i przekazywania miesięcznych sprawozdań z opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych lub uiszczonych, o których mowa w art. 80d ust. 4 pkt 2–4a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, za okres miesiąca poprzedzającego dzień wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 8.** Przedsiębiorca prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób, o którym mowa w art. 27b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy dokonuje weryfikacji, o której mowa w art. 27e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, osób wykonujących przewóz osób zlecony na rzecz tego przedsiębiorcy, z którymi rozpoczął współpracę przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 9.** Do postępowań administracyjnych w sprawach udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany lub cofnięcia licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 10. 1.** Licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność do upływu okresu, na który zostały udzielone, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2024 r.

2. Przedsiębiorcy posiadający licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 2, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są obowiązani w terminie do dnia 31 marca 2024 r. w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, przedłożyć organowi, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 2, dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań określonych w art. 5c ust. 1 pkt 4 i 6 i art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Przedsiębiorcy posiadający licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 2, wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są obowiązani w terminie do dnia 31 marca 2024 r. w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, przedłożyć organowi, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 2, dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań określonych w art. 6 ust. 1 pkt 2 i art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

4. Organ, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 2 lub 3 ustawy zmienianej w art. 2, w terminie 14 dni od dnia otrzymania dokumentów, o których mowa w ust. 2 lub ust. 3, dokonuje ich weryfikacji, w wyniku której:

- 1) w przypadku stwierdzenia braków formalnych w zakresie tych dokumentów wzywa przedsiębiorcę do ich usunięcia w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania albo
- 2) informuje przedsiębiorcę o spełnieniu wymagań określonych odpowiednio w art. 5c ust. 1 pkt 4 i 6, w art. 6 ust. 1 pkt 2 oraz art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

5. W przypadku spełnienia przez przedsiębiorców posiadających licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, wymagań określonych odpowiednio w art. 5c ust. 1 pkt 4 i 6, art. 6 ust. 1 pkt 2 oraz art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, licencje te zachowują ważność do upływu okresu, na który zostały udzielone.

**Art. 11.** 1. Przedsiębiorcy posiadający licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 2, spełniający w dniu wejścia w życie ustawy wymagania określone w art. 5c ust. 1 pkt 4 i 6 oraz art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, mogą prowadzić działalność do upływu okresu, na który zostały udzielone licencje.

2. Przedsiębiorcy posiadający licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 2, spełniający w dniu wejścia w życie ustawy wymagania określone w art. 6 ust. 1 pkt 2 oraz art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, mogą prowadzić działalność do upływu okresu, na który zostały udzielone licencje.

**Art. 12.** Do postępowań administracyjnych w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 2, na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 13.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 31 ustawy zmienianej w art. 5 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 31 ustawy zmienianej w art. 5, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 14.** Ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2 pkt 1–6 i 8–12 oraz art. 9–11, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą – Prawo o ruchu drogowym”, dotyczącymi Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, zwanego dalej „Funduszem”, którego formalne powołanie w 2005 r. zapewniło finansowanie wydatków związanych m.in. z budową i rozwojem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, głównym źródłem przychodów Funduszu jest opłata ewidencyjna. Obecnie opłata ewidencyjna jest pobierana od obywateli w szczególności przez:

- organy samorządowe – w związku z realizacją czynności dotyczących rejestracji pojazdów, m.in. wydaniem dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, zalegalizowanych tablicy rejestracyjnych i ich wtórników, karty pojazdu, nalepki kontrolnej, prawa jazdy, międzynarodowego prawa jazdy, karty kwalifikacji kierowcy,
- przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów – w związku z przeprowadzeniem badania technicznego i odczytaniem odczytu drogomierza pojazdu po jego wymianie.

Obowiązek uiszczenia opłaty ewidencyjnej ciąży na obywatelach. Wysokość opłaty określa rozporządzenie wydane, na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych oraz ministrem właściwym do spraw zabezpieczenia społecznego. Obecnie wysokość opłaty ewidencyjnej za poszczególne czynności urzędowe jest określona, w zależności od dokonywanej czynności, w wysokości 0,50 zł lub 1 zł.

Na przestrzeni ostatnich lat wymagania ustawowe dotyczące procesów rejestracji pojazdów i wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami zmieniały się w kierunku uproszczenia procedur, automatyzacji procesów oraz wprowadzania ułatwień dla obywateli i przedsiębiorców. Uproszczenia te jednak nie są kompleksowe i nie wystarczają w kontekście oczekiwań społecznych zmniejszenia kosztów i obciążeń administracyjnych dla kierowców i właścicieli pojazdów. Jednocześnie organy jednostek samorządu terytorialnego i stacje kontroli pojazdów, w miarę rozbudowy centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, są zobowiązane przekazywać do tych ewidencji szeroki zakres danych. W ramach realizowanych czynności organy pobierają jednocześnie opłatę za te czynności, jak również opłatę ewidencyjną. Aktualne rozwiązania systemowe zobowiązują te podmioty



również do przekazywania miesięcznych sprawozdań z pobranych i przekazanych na rachunek Funduszu opłat ewidencyjnych.

Dodatkowo wpływające w ostatnich latach do Ministra Cyfryzacji zapytania, a także wnioski społeczne spowodowały, że dokonano oceny stanu prawnego i możliwości wprowadzenia zmian w obecnym systemie źródeł finansowania Funduszu. Analizie poddano w szczególności aktualną strukturę przychodów Funduszu, z której wynika, iż kluczowy przychód Funduszu stanowi opłata ewidencyjna uiszczana przez zakłady ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów. Opłaty ewidencyjne pobierane przez organy jednostek samorządu terytorialnego i stacje kontroli pojazdów łącznie stanowią 14,5% przychodów Funduszu. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania i dokonaną ocenę identyfikującą możliwe zmiany, w przedkładanym projekcie ustawy zaproponowano zniesienie opłaty ewidencyjnej pobieranej przez organy jednostek samorządu terytorialnego w związku z czynnościami urzędowymi w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Przedmiotowy projekt ustawy przewiduje również odstąpienie od pobierania opłaty ewidencyjnej przy przeprowadzaniu badania technicznego.

Głównym dochodem Funduszu pozostanie natomiast opłata ewidencyjna uiszczana przez zakłady ubezpieczeń, które prowadzą działalność zarobkową, a fakt wykorzystywania centralnej ewidencji pojazdów i kierowców przyczynia się do ich bardziej efektywnego działania przynoszącego wymierną korzyść ekonomiczną. Przykładowo, dzięki dostępowi do danych o punktach karnych, ubezpieczyciele mogą lepiej oszacować ryzyko ubezpieczeniowe.

Zniesienie opłaty ewidencyjnej w ww. zakresie przyczyni się dodatkowo do możliwości wprowadzania kolejnych ułatwień w zakresie automatyzacji niektórych procesów – np. wprowadzenia w przyszłości automatycznego zwrotu, w określonych okolicznościach, prawa jazdy – po ustaniu przesłanek powodujących jego zatrzymanie.

Szczegółowe regulacje zaproponowane w projekcie ustawy obejmują zmiany w następujących ustawach:

#### **1) ustawa – Prawo o ruchu drogowym (art. 1 projektu)**

Projektowane zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym dotyczą zniesienia obowiązku pobierania opłaty ewidencyjnej za:

- wydanie karty parkingowej, która obecnie nie jest jeszcze pobierana (art. 1 pkt 1 projektu),
- rejestrację pojazdu (art. 1 pkt 2 projektu),

- wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic rejestracyjnych oraz ich wtórników (art. 1 pkt 3 projektu),
- wydanie zalegalizowanych profesjonalnych tablic rejestracyjnych oraz blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych (art. 1 pkt 5 projektu),
- wydanie nowych blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych lub profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnej w przypadku utraty lub zniszczenia (art. 1 pkt 6 projektu),
- przeprowadzenie badania technicznego pojazdu oraz odczyt stanu drogomierza pojazdu po wymianie (art. 1 pkt 7 i 8 projektu),
- wymianę prawa jazdy na podstawie art. 150 ust. 2 ustawy (art. 1 pkt 9 projektu).

Zmiana art. 80d określającego zasady funkcjonowania Funduszu (art. 1 pkt 4 projektu) przewiduje pozostawienie opłaty ewidencyjnej wyłącznie za zawartą polisę OC, uiszczaną przez zakłady ubezpieczeń. Wobec tego dostosowano odpowiednio brzmienie art. 80d ust. 3a oraz ust. 4 i uchylono przepis ust. 6. W przypadku przepisu ust. 3a przyjęto założenie, że sprawozdania będą przekazywane nie rzadziej niż raz na kwartał. Częstotliwość składania sprawozdań będzie określona w akcie wykonawczym. Aktualnie sprawozdania są składane co miesiąc i obejmują okres miesiąca poprzedzającego złożenie sprawozdania. Przyjmuje się, że przy wydawaniu nowego rozporządzenia taka częstotliwość zostanie zachowana.

W ust. 3a określono również zakres informacyjny sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych. Sprawozdanie będzie zawierało informacje o liczbie zawartych umów ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów, wysokość jednostkowej opłaty ewidencyjnej, informację o wartości opłat ewidencyjnych, informacje dotyczące zapłaty należności, dotyczące odsetek za zwłokę od opłat ewidencyjnych oraz dane identyfikacyjne zakładu ubezpieczeń, a także w przypadku nadpłaty lub niedopłaty – informacje o korekcie sprawozdania. W ramach regulacji wprowadzono zmianę w ust. 3aa, przyjmując założenie, że sprawozdanie będzie przekazywane w postaci elektronicznej natomiast sposób przekazywania sprawozdania zostanie doprecyzowany w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 80d ust. 7. Zgodnie z projektem ustawy sprawozdanie będzie przekazywane nie rzadziej niż raz na kwartał. Częstotliwość przekazywania sprawozdania zostanie określona w rozporządzeniu, zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 80d ust. 7. Wprowadzono również przepis ust. 6a określający górną granicę wysokości opłaty ewidencyjnej, kierując się faktyczną wysokością opłaty ewidencyjnej uiszczanej aktualnie przez zakłady ubezpieczeń.

Obecna wysokość opłaty ewidencyjnej dla zakładów ubezpieczeń wynosi równowartość w złotych 1,0 euro ustalaną przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski według tabeli kursów nr 1 w roku zawarcia umowy ubezpieczenia. Projektowane przepisy wprowadzają maksymalną wysokość opłaty ewidencyjnej na poziomie 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, o którym mowa w art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 504, 1504 i 2461). Proponowane rozwiązanie jest systemowo spójne, zarówno przez odwołanie do przeciętnego wynagrodzenia analogicznie jak w przypadku innych podobnych opłat związanych z funkcjonowaniem rejestrów państwowych. Przykładowo opłata za każdorazowe udostępnienie danych dotyczących dowodów osobistych w trybie ograniczonej teletransmisji nie może być wyższa niż 0,5% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, a opłata za udostępnienie danych w trybie jednostkowym oraz udostępnienie dokumentacji związanej z dowodami osobistymi wyższa niż 1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.

Proponowana górna granica pozwoli ustalić opłatę w dotychczasowej wysokości.

Wobec dokonanych zmian w art. 80d ust. 7 dostosowano brzmienie upoważnienia ustawowego do wydania przez ministra właściwego do spraw informatyzacji rozporządzenia w sprawie opłaty ewidencyjnej. Dotychczasowe upoważnienie ustawowe przewidywało, że rozporządzenie będzie wydawane w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, ministrem właściwym do spraw zabezpieczenia społecznego oraz ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych. Upoważnienie przewiduje, że w rozporządzeniu określone zostaną:

- 1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2277 i 2640),
- 2) termin uiszczania opłaty ewidencyjnej przez zakłady ubezpieczeń zobowiązane do jej uiszczania,
- 3) termin, sposób i częstotliwość przekazywania sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych,
- 4) wzór sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych.

Co do zasady zakłada się, że do projektowanego aktu wykonawczego, w celu minimalizowania zmian, przeniesione zostaną regulacje z dotychczasowego rozporządzenia odnoszące się do

zakładów ubezpieczeń. Zgodnie z upoważnieniem nowe rozporządzenie uwzględni również sposób składania sprawozdań i ich częstotliwość, co pozwoli w przypadku nowych rozwiązań odpowiednio regulować ten zakres.

Wzór sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych co do zasady będzie zawierał treść analogiczną do części C aktualnie obowiązującego wzoru sprawozdania z opłaty ewidencyjnej.

W związku z pozostawieniem wyłącznie opłaty ewidencyjnej za zawartą polisę OC w upoważnieniu do wydania rozporządzenia, w art. 80d ust. 7 przewiduje się wydanie tego rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych.

W związku z wprowadzeniem wytycznych do wydania rozporządzenia w treści art. 80d ust. 7 uchylono przepis ust. 8;

## **2) ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (art. 3 projektu)**

Zmiana brzmienia art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych wynika z dotychczasowej konstrukcji przepisów art. 80d ustawy – Prawo o ruchu drogowym, które przewidują określenie wysokości opłaty ewidencyjnej w rozporządzeniu wydawanym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji. Biorąc pod uwagę, że minister ten jest dysponentem Funduszu, powinien on sprawować pieczę nad przychodami Funduszu. Dlatego jest konieczne przeniesienie przepisów dotyczących określenia wysokości opłaty ewidencyjnej za zawartą polisę do przepisów pozostających w gestii tego ministra – w ustawie – Prawo o ruchu drogowym;

## **3) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (art. 2 projektu)**

Celem zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201), zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”, przewidzianej w art. 2 pkt 1, 2 i 4 projektu, jest podniesienie bezpieczeństwa pasażerów przy realizacji przewozów drogowych. Projektowane przepisy w tym zakresie są wynikiem działań rządu podjętych wobec doniesień medialnych o nadużyciach, w tym molestowaniu, popełnianych przez kierowców wykonujących przewozy drogowe i konieczności wyeliminowania tych nadużyć.

Wprowadzane przepisy obejmują w szczególności zapewnienie przez przedsiębiorcę pośredniczącego w przewozach drogowych podejmowania działań mających na celu

zapewnienie bezpieczeństwa osób podczas przewozu. Do działań takich należeć powinna rzetelna weryfikacja tożsamości osoby, uprawnień do kierowania oraz niekaralności odpowiednio na podstawie okazanego dokumentu stwierdzającego tożsamość, prawa jazdy oraz zaświadczenia o niekaralności. Osoba weryfikowana będzie musiała stawić się osobiście. Weryfikacja osoby będzie potwierdzana przez wykonanie zdjęcia – jest konieczne posiadanie przez przedsiębiorcę aktualnego wyglądu twarzy osoby wykonującej przewóz, bowiem zdjęcia w dokumentach nie zawsze odzwierciedlają rzeczywisty wygląd twarzy. Przedsiębiorcę uprawnia się również do weryfikowania czy osoba faktycznie wykonująca przewóz jest osobą, za którą się podaje – podczas świadczenia usługi przewozu.

Nowa regulacja umożliwi również przedsiębiorcom pośredniczącym w przewozach przetwarzanie danych dotyczących osób wykonujących przewozy, w tym zdjęć a także możliwość wymiany tych danych z innymi przedsiębiorcami, w ramach podejmowania działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów.

Jednocześnie zmiana przewiduje nałożenie kary na przedsiębiorcę, który nie dopełnia obowiązku weryfikacji osoby realizującej przejazd.

Zmiany ustawy o transporcie drogowym obejmują w szczególności:

- 1) dodanie w art. 27b w ust. 1 pkt 5 dotyczącego zobowiązania przedsiębiorcy pośredniczącego w przewozach drogowych do podejmowania działań zapewniających bezpieczeństwo przewozu osób. Działania te zostały określone w dodawanym art. 27e. Przepis jest niezbędny z uwagi na występujące nadużycia podczas przewozów drogowych wykonywanych z użyciem aplikacji i potrzebą podjęcia środków, które uszczelnia system przez odpowiednią weryfikację osób faktycznie wykonujących przewóz z użyciem aplikacji – zarówno przed rozpoczęciem współpracy z daną osobą lub podmiotem, jak i w trakcie wykonywania takiego przewozu. Jednocześnie w ust. 4, który dotyczy informacji gromadzonych w ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz, przez przedsiębiorcę pośredniczącego w przewozach drogowych, dodano przepis pkt 4, umożliwiający również gromadzenie danych osób, które wykonują przewóz zlecony na rzecz przedsiębiorcy, w tym:
  - a) imię i nazwisko,
  - b) zdjęcia, o których mowa w art. 27e ust. 5 i 8,
  - c) odwzorowania cyfrowe dokumentów, o których mowa w art. 27e ust. 2,
  - d) dzień rozpoczęcia i dzień zakończenia wykonywania tego przewozu.

Powyższe dane są niezbędne, aby zapobiegać nadużyciom podczas przewozów drogowych. Obecna regulacja obejmuje wyłącznie dane samego przedsiębiorcy, który nie zawsze świadczy przewóz osobiście. Aktualnie przepisy nie zabezpieczają przed sytuacją, w której aplikację stosuje i realizuje przewóz inna osoba, niż faktycznie zgłoszona do przedsiębiorcy. Jednocześnie gromadzenie wskazanych danych, w tym w szczególności zdjęć oraz odwzorowań dokumentów na podstawie których potwierdzono tożsamość i uprawnienia do kierowania, pozwoli na właściwą weryfikację osób świadczących przewozy, w tym na wymianę tych informacji w postaci elektronicznej między przewoźnikami na etapie rozpoczęcia współpracy.

Ponadto, zobowiązanie przedsiębiorcy do gromadzenia kompletu danych, pozwoli na szybkie zidentyfikowanie ewentualnego sprawcy nadużycia i ułatwi wyjaśnienie sprawy odpowiednim organom. Przedsiębiorca, zlecając przewóz i współpracując z konkretnym kierowcą, co do zasady ponosi konsekwencje administracyjnoprawne zachowań osoby wykonującej przewóz w jego imieniu. Projektowane przepisy umożliwiają przedsiębiorcy wykazanie wymaganej staranności i udowodnienie braku odpowiedzialności w wyborze kierowcy, co w efekcie pozwoli przedsiębiorcy nadal prowadzić jego działalność.

Wymiana danych będzie odbywała się między przedsiębiorcami, przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa danych, i jedynie w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów. Wprowadzane przepisy zapewnią, że osoba, która dopuściła się nadużyć u jednego przedsiębiorcy, nie rozpocznie współpracy z innym przedsiębiorcą – gdyż ten na etapie weryfikacji, korzystając z dostępnych informacji, w tym zdjęć, i przy zobowiązaniu do podejmowania działań na rzecz bezpieczeństwa, nie podejmie takiej współpracy. W szczególności gromadzenie utrwalonych przez zdjęcie i odwzorowanie cyfrowe dokumentu informacji zapobiegnie zatrudnianiu osoby, która popełniła nadużycie, i tym samym uniemożliwi jej popełnianie takich nadużyć w trakcie wykonywania przewozów u innego przedsiębiorcy. Brak gromadzenia danych i możliwości ich udostępnienia innemu przedsiębiorcy uniemożliwia obecnie takie działanie jak również skuteczną weryfikację osób, które faktycznie wykonują przewóz. Wymiana informacji może być realizowana wyłącznie w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy przewozie osób.

Dodawany przepis art. 27e zobowiązuje przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób przed rozpoczęciem współpracy do weryfikacji osób, w tym przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy, zatrudnionych przez niego kierowców

oraz osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz wykonujących osobiście przewóz na jego rzecz, do weryfikacji tożsamości tych osób, posiadanych uprawnień i niekaralności tych osób na podstawie odpowiednio dokumentu tożsamości i dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym oraz zaświadczenia o niekaralności. Dodatkowo, w przypadku gdy dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem został wydany przez polski organ, weryfikacja posiadania uprawnienia następuje dodatkowo przez porównanie danych zawartych w tym dokumencie z danymi udostępnionymi na podstawie art. 100a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dokonanie weryfikacji we wskazanym trybie nastąpi przez wygenerowanie raportu z danymi, o których mowa w art. 100a, z systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję kierowców. W celu zweryfikowania osoby konieczne jest jej osobiste stawiennictwo. Weryfikacja potwierdzana jest przez wykonanie zdjęcia wizerunku twarzy i cyfrowego odwzorowania dokumentów. Ponadto, zgodnie z art. 27e ust. 5, weryfikacja jest też realizowana podczas samego przewozu. W takim przypadku kierowca ma wykonać zdjęcie swojej twarzy i przesłać je do przedsiębiorcy. Wskazane zdjęcie obejmować ma wyłącznie wizerunek kierowcy wykonującego aktualnie przewóz, co pozwoli na sprawdzenie czy przewóz wykonuje osoba uprzednio zweryfikowana przez przedsiębiorcę i jest to faktycznie osoba, za którą się podaje podczas przewozu. Wykonanie zdjęcia dotyczy wyłącznie kierowcy i obejmuje wyłącznie jego wizerunek i nie zagraża ujawnieniu wizerunku pasażerów. Przetwarzanie danych osobowych przez przedsiębiorcę następuje wyłącznie w celu podejmowania działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa przewozów. Zważywszy na szczególną wagę dobra chronionego, jakim jest bezpieczeństwo życia i zdrowia pasażerów, jest konieczne pozyskanie danych jednoznacznie identyfikujących kierowcę pojazdu. Dzięki skutecznej weryfikacji i zgromadzonym informacjom przedsiębiorca będzie mógł skutecznie bronić się przed ewentualnymi zarzutami niedopełnienia staranności przy doborze osób faktycznie wykonujących przewóz. Dane osobowe, które będą przetwarzane, obejmują imię, nazwisko oraz dane z odwzorowań cyfrowych dokumentów, na podstawie których stwierdzono tożsamość i ustalono uprawnienia do kierowania pojazdem. Natomiast pozostałe informacje, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo przewozu osób, które mogą być przetwarzane przez przedsiębiorcę, nie stanowią danych osobowych, na co wskazano wprost w art. 27e ust. 7. Są to np. cechy charakterystyczne pojazdu, którym osoba wykonuje przewozy (takie jak: kolor lakieru, marka, model), albo dane z analizy tras podejmowanych przez tego kierowcę (obszar, czas, zlecenia które podejmował, a które

odrzucał etc.). Weryfikacji zgodnie z art. 27b ust. 7 dokonuje się nie rzadziej niż raz na 100 wykonywanych przewozów.

Wprowadzony okres przetwarzania danych odpowiada okresowi przechowywania informacji w ewidencji przedsiębiorców, o której mowa w art. 27b ust. 1 pkt 3.

Projektowane przepisy wprowadzają również obowiązek udostępnienia na wniosek organu Inspekcji Transportu Drogowego informacji o dokonaniu weryfikacji i jej wyniku. Za brak dopełnienia obowiązku weryfikacji, zgodnie z art. 27e ust. 1, przewidziano w dodawanym przepisie art. 95f karę pieniężną w wysokości 10 000 zł. Organem wyznaczonym do nakładania kary jest Główny Inspektor Transportu Drogowego. W przypadku ponownego niedopełnienia obowiązku weryfikacji kara wyniesie 50 000 zł;

- 2) zmiany wprowadzone w art. 5c, art. 6, art. 8, art. 27b wynikają z konieczności ujednoczenia wymagań dla kierujących wykonujących przewozy taksówkami oraz kierowców wykonujących przewozy okazjonalne samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Obecnie ustawa o transporcie drogowym różnicuje wymagania dla kierowców tych dwóch rodzajów przewozów. Niewątpliwie wprowadzone zmiany wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa osób korzystających z tych form transportu oraz pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Zmiana w art. 5c w ust. 1 w pkt 4 polega na zmianie wymagań względem uzyskania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym (art. 5b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym) oraz względem licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (art. 5b ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym). W myśl proponowanych rozwiązań – przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, będą musieli spełnić wymóg w zakresie niekaralności za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2023 r. poz. 172 oraz z 2022 r. poz. 2600). Ponadto wymogiem wobec tych osób będzie brak prawomocnego orzeczenia zakazu wykonywania zawodu kierowcy. Zgodnie z obecnie



obowiązującymi przepisami, zatrudnieni przez przedsiębiorcę kierowcy, a także inne osoby niezatrudnione przez tego przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, jedynie nie mogą mieć prawomocnie orzeczonego zakazu wykonywania zawodu kierowcy. Wprowadzenie nowych wymogów spowoduje, że osoby nieuprawnione nie będą mogły wykonywać przewozów okazjonalnych samochodem osobowym, co przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa przewożonych osób.

Jednocześnie przez dodanie w art. 5c w ust. 1 pkt 6 wprowadzony zostanie wymóg posiadania przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy, zatrudnionych przez niego kierowców oraz osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz wykonujących osobiście przewóz na jego rzecz, odpowiedniego uprawnienia upoważniającego do kierowania pojazdem, braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Dotychczas takie wymagania nie były wskazane wprost w warunkach uzyskania przedmiotowych licencji, a wynikały pośrednio z brzmienia art. 39a ust. 1 pkt 2–4 ustawy o transporcie drogowym. Dzięki przedmiotowej zmianie organy licencyjne będą miały możliwość weryfikowania spełnienia tych wymagań przez przedsiębiorcę już na etapie składania wniosku o udzielenie licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 i 2.

Propozycja zmiany art. 6 ust. 1 pkt 2 wskazanej ustawy, polega na doprecyzowaniu wymogów dla uzyskania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką i dokonuje rozszerzenia grupy kierowców, którzy muszą spełnić wymogi w zakresie niekaralności o osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz. Proponowana zmiana jest również tożsama z regulacjami zawartymi w art. 8 ust. 3 pkt 4, stanowiącym, że do wniosku o udzielenie licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1 i 2, dołącza się zaświadczenie o niekaralności opatrzone datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed złożeniem wniosku, potwierdzające, że odpowiednio przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, spełniają warunki, o których mowa w art. 5c ust. 1 pkt 4 lub w art. 6 ust. 1 pkt 2. Wprowadzona zmiana w tym zakresie wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa osób korzystających z tej formy transportu drogowego.

Zmiana w art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d ma charakter porządkujący i polega na usunięciu odesłania do art. 39a ust. 1 pkt 1, który dotyczy wymagań dla kierowców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony oraz autobusów.

Zmiana zawarta w art. 8 ustawy o transporcie drogowym polegająca na dodaniu w ust. 3 pkt 3a spowoduje, że do wniosku o udzielenie:

- 1) licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką,
  - 2) licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym,
  - 3) licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą
- będzie obowiązek dołączenia dokumentów potwierdzających posiadanie wymaganego prawa jazdy oraz dokumentów o braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

Zmiana w art. 8 w ust. 5 wynika z dokonania zmian w ust. 3.

Zmiana w art. 27b w ust. 1 w pkt 1 polega na rozszerzeniu obowiązków przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie osób w zakresie weryfikacji obowiązku posiadania przez przedsiębiorcę, któremu przekazuje zlecenia przewozu osób, obok posiadania odpowiedniej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1, również wypisów z licencji wydanych na każdy zgłoszony pojazd.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1180, z późn. zm.) licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką wydane przed dniem wejścia w życie tej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, nie dłużej jednak niż 3 lata od dnia wejścia w życie tej ustawy. Natomiast zgodnie z art. 5 ust. 2 ww. ustawy licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką wydane przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw podlegają dostosowaniu do wymagań określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 16 maja

2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, na wniosek przedsiębiorcy złożony przed upływem 3 lat od dnia wejścia w życie tej ustawy. Licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką wydane przed dniem 1 stycznia 2020 r. podlegały dostosowaniu do nowych wzorów licencji wydawanych wraz z wypisami z licencji, w terminie do dnia 31 grudnia 2022 r. W związku z tym jest zasadne wskazanie wprost w przepisach ustawy o transporcie drogowym obowiązku weryfikacji przez pośrednika posiadania również wypisów z licencji wydanych dla pojazdów, którymi kierowcy świadczą usługi przewozowe zlecone przez pośrednika.

Zmiana w ustawie o transporcie drogowym, w art. 13b ust. 1a, wprowadza obowiązek okazania i udostępnienia przez kierującego uprawnionym służbom kontrolnym urzędnika, na którym jest zainstalowana aplikacja mobilna służąca do rozliczania opłaty za przewóz osób.

Aplikacja mobilna służąca do rozliczania opłat za przewóz osób musi spełniać wymogi określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie drogowym oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług. Wprowadzenie takiego obowiązku pozwoli na weryfikację, w toku prowadzonych działań kontrolnych, czy aplikacje mobilne wykorzystywane do rozliczania opłat za przewóz osób są opracowane zgodnie w wymogami dla nich przewidzianymi.

W konsekwencji zmiany w art. 13b ust. 1a wprowadzono zmianę w art. 87 w ust. 1 pkt 2 lit. h, co umożliwi podczas wykonywania przewozu drogowego żądania przez uprawnione służby kontrolne od kierowcy pojazdu samochodowego okazania i udostępnienia urzędnika, na którym jest zainstalowana aplikacja mobilna, o której mowa w art. 13b ustawy. Umożliwi to zweryfikowanie, czy aplikacja mobilna spełnia wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji z dnia 28 maja 2020 r. w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób (Dz. U. poz. 954) oraz wymagania dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania określone w przepisach o podatku od towarów i usług.

Proponowana zmiana w art. 87 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym spowoduje, że podczas kontroli drogowej kierujący wykonujący przewóz drogowy taksówką będzie miał obowiązek okazania wypisu z licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, a nie jak dotychczas licencji. W wyniku wejścia

w życie przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadzono zmianę systemową w zakresie wydawania licencji taksówkowych, polegającą na udzielaniu przedsiębiorcom jednej licencji oraz wypisów na każdy zgłoszony do licencji pojazd. W związku z tym do końca 2022 r. trwał okres przejściowy, nakładający na przedsiębiorców obowiązek dokonania zmian w zakresie posiadanych dokumentów licencyjnych. Licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką wydane przed 1 stycznia 2020 r. podlegały dostosowaniu do nowych wzorów licencji wydawanych wraz z wypisami z licencji, w terminie do dnia 31 grudnia 2022 r. Wskazana zmiana spowodowała, że od 1 stycznia 2023 r. przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób taksówką w toku kontroli drogowej są obowiązani do okazania wyłącznie wypisu z licencji;

- 3) zmiany wprowadzane w art. 92a oraz w załącznikach nr 1 i 3 ustawy o transporcie drogowym są konsekwencją pojawiających się w ostatnim czasie doniesień medialnych informujących, że w pojazdach świadczących usługi w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz taksówką zlecane za pośrednictwem aplikacji mobilnych popełniane są przestępstwa przeciwko wolności seksualnej i obyczajowości, która mają miejsce w pojazdach zamawianych przez aplikacje mobilne.

Ujawniane przypadki wpływają na obniżenie poczucia bezpieczeństwa wśród obywateli korzystających z tej formy transportu drogowego. Zapewnienie zwiększenia bezpieczeństwa osób korzystających z przewozów świadczonych przez pośredników przy przewozach osób jest niezbędne z punktu widzenia obserwowanego wzrostu popytu na korzystanie z transportu osób przy wykorzystaniu aplikacji mobilnej. Działania kontrolne pokazują, że przewozy zlecane za pośrednictwem aplikacji mobilnych wykonują także podmioty, które nie posiadają licencji upoważniającej do wykonywania krajowego transportu drogowego, a kierowcy nie mają wymaganych badań lekarskich i psychologicznych. W związku z tym jest zasadne dokonanie nowelizacji przepisów odnoszących się do zasad podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, która przyczyni się do większego nadzoru pośredników nad przedsiębiorcami świadczącymi usługi przewozowe na ich rzecz.

Intencją zaproponowanych zmian jest zwiększenie bezpieczeństwa przewożonych osób, jak również uniemożliwienie świadczenia usług przewozowych przez kierowców, którzy nie spełniają wymagań niezbędnych do realizowania zarobkowych przewozów osób

samochodami osobowymi i taksówkami. W tym celu jest zasadne dokonanie zmian w zakresie kar pieniężnych dla przedsiębiorców prowadzących pośrednictwo przy przewozie osób. Prowadzone przez uprawnione służby kontrolne działania wskazują, że mimo uregulowania przez przepisy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw zasad prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, część z podmiotów operujących na polskim rynku nie stosuje się do wymogów ustawy o transporcie drogowym.

Zmiana w art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym przewiduje podwyższenie wysokości kary pieniężnej za naruszenia warunków wykonywania przewozu. W tym zakresie wysokość kary pieniężnej jaka może być nałożona przez uprawnione służby kontrolne na przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego za każde naruszenie wyniesie 1 000 000 złotych. Dotychczas było to 40 000 złotych. Podwyższenie kar w tym zakresie wynika z ujawnianych przypadków niestosowania się pośredników przy przewozie osób do obowiązków zawartych w ustawie o transporcie drogowym. Przepisy ustawy o transporcie drogowym zawierają jasno sprecyzowane obowiązki spoczywające na pośrednikach. Celem wprowadzenia regulacji w zakresie podwyższenia kar pieniężnych jest zatem wzmocnienie egzekucji przepisów dedykowanych dla tej formy wykonywania transportu drogowego. Ustanowienie kary pieniężnej w tej wysokości ma mieć charakter zarówno penalizacyjny jak i prewencyjny.

Jednocześnie projekt ustawy przewiduje podwyższenie kary pieniężnej dla przedsiębiorcy wykonującego krajowy transport drogowy, o którym mowa w art. 5b ust. 1 (tj. przedsiębiorcy wykonującego krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób taksówką lub przedsiębiorcy wykonującego krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób samochodem osobowym lub przedsiębiorcy wykonującego krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą) za każde naruszenie stwierdzone podczas kontroli drogowej, do wysokości do 120 000 złotych. Karę w tej wysokości służby kontrolne będą mogły nałożyć jedynie w przypadku ponownego stwierdzenia wykonywania transportu drogowego bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. Wprowadzenie wskazanego rozwiązania ma na celu spowodowanie, że przedsiębiorcy realizujący przewozy będą posiadali

wymagane licencje na przewóz osób. Obecnie działania kontrolne wskazują, że mimo takiego obowiązku część przewoźników drogowych nadal wykonuje usługi przewozowe bez jego spełnienia.

Zmiany art. 92a ust. 3 są konsekwencją zmian w art. 92a ust. 1. W związku z tym nastąpi zmiana wysokości sumy kar jakie mogą zostać nałożone w wyniku jednej kontroli drogowej wobec podmiotów, które są pośrednikami przy przewozie osób z 12 000 złotych do 1 000 000 złotych. Natomiast wobec podmiotów wykonujących przewozy na podstawie licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1, nastąpi zwiększenie sumy kar pieniężnych jakie mogą zostać nałożone podczas jednej kontroli z 12 000 złotych do 120 000 złotych.

Zmiana w ust. 5 przewiduje zwiększenie sumy kar pieniężnych jakie mogą być nałożone za naruszenia stwierdzone podczas kontroli w siedzibie podmiotu wykonującego przewóz drogowy, w tym przypadku u pośrednika przy przewozie osób. W tym przypadku wobec podmiotu prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób suma kar zostanie zwiększona z 100 000 złotych do 1 500 000 złotych. Kara w tej wysokości może być nałożona w przypadku ujawnienia nieprawidłowości podczas kontroli w siedzibie pośrednika. Wprowadzenie takiego rozwiązania spowoduje, że pośrednicy przy przewozie osób w większym stopniu będą zwracali uwagę, aby prowadzona przez nich działalność gospodarcza odbywała się zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym.

Projekt ustawy przewiduje także zwiększenie wysokości sankcji określonych w załącznikach nr 1 i 3 do ustawy o transporcie drogowym, który obejmuje kary pieniężne wobec przedsiębiorców wykonujących transport drogowy.

Wprowadzenie projektowanych zmian ma na celu zwiększenie odpowiedzialności pośrednika przy przewozie osób oraz podmiotów, któremu pośrednik zleca realizację usług przewozu osób. Takie działanie wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo pasażerów podczas realizowania usług w zakresie przewozów osób. Proponowane zmiany polegają na zwiększeniu wysokości kar pieniężnych, wprowadzeniu instytucji „recydywy” oraz dodaniu nowej kategorii naruszeń.

Dodano nowe sankcje związane ze stosowaniem aplikacji mobilnej jako narzędzia do rozliczania opłaty za przewóz osób. W tym zakresie w załączniku nr 1 w lp. 8 zaproponowano dodanie pkt 8.7 przewidującego możliwość nałożenia kary pieniężnej w wysokości 2000 złotych na kierującego, za nieokazanie urządzenia, na którym

zainstalowana jest aplikacja mobilna, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

W załączniku nr 3 w lp. 2 w pkt 2.17., który zawiera sankcję za prowadzenie pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, proponuje się zwiększenie kary pieniężnej z 10 000 złotych do 100 000 złotych. Należy wskazać, że pośrednik przy przewozie osób jest obowiązany do weryfikacji, czy przedsiębiorca, któremu przekazuje zlecenia przewozu osób, posiada odpowiednią licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1. W celu skuteczniejszego egzekwowania wskazanego obowiązku jest zasadne zwiększenie kary pieniężnej za brak dokonania przez pośrednika ww. weryfikacji.

W załączniku nr 3 w lp. 2 w pkt 2.18. proponuje się zwiększenie kary pieniężnej w przypadku prowadzenia pośrednictwa przy przewozie osób z naruszeniem art. 27b ust. 1 pkt 2 lub 3 ustawy o transporcie drogowym, tj. bez prowadzenia rejestru przekazanych zleceń przewozu osób lub bez prowadzenia ewidencji przedsiębiorców, którym zleca się przewóz osób, z 40 000 złotych do 500 000 złotych.

W załączniku nr 3 w lp. 2 w pkt 2.19. za nieprzekazanie w wymaganym terminie uprawnionym organom co najmniej jednej z informacji, o których mowa w art. 27b ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym, lub wyniku weryfikacji, o której mowa w tym przepisie, tj. weryfikacji czy przedsiębiorca, któremu przekazuje zlecenia przewozu osób, posiada odpowiednią licencję, przewiduje się zwiększenie kary pieniężnej z 40 000 złotych do 200 000 złotych.

W załączniku nr 3 w lp. 2 w pkt 2.20. przewiduje się zwiększenie kary pieniężnej za przekazywanie zleceń przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób przewozu osób podmiotowi, który nie posiada odpowiedniej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, lub z naruszeniem art. 5e tej ustawy, z 40 000 złotych do 500 000 złotych. Zwiększenie wysokości wskazanej kary, przyczyni się do osiągnięcia celu jakim jest zlecenie przez pośredników wykonywania przewozów wyłącznie przez licencjonowanych przewoźników drogowych, co przyczyni się również do zwiększenia bezpieczeństwa przewożonych pasażerów oraz innych użytkowników ruchu drogowego.

W załączniku nr 3 w lp. 2 w pkt 2.21. za prowadzenie pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie

drogowym, tj. licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, przewiduje się zwiększenie kary pieniężnej z 40 000 złotych do 500 000 złotych. Posiadanie licencji jest niezbędne w celu podjęcia i wykonywania działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób oraz potwierdza spełnienie wymogów niezbędnych do prowadzenia tej działalności gospodarczej w Polsce.

Jednocześnie projekt ustawy zakłada dodanie nowych naruszeń związanych z prowadzeniem pośrednictwa przy przewozie osób.

Dodatkowo w załączniku nr 3 w lp. 2 dokonano zmiany brzmienia pkt 2.23. w celu doprecyzowania wskazanego przepisu. W związku z tym rozliczanie opłaty za przewóz osób na podstawie aplikacji mobilnej, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, niespełniającej wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 13b ust. 4 oraz wymagań dla kas rejestrujących mających postać oprogramowania, będzie sankcjonowane karą pieniężną w wysokości 12 000 złotych.

W załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym w lp. 2 dodaje się pkt 2.24.–2.28.

Pkt 2.24. zakłada, że za ponowne stwierdzenie prowadzenia pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym (licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób), uprawnione służby kontrolne mogą nałożyć karę w wysokości 1 000 000 złotych. Kara ta będzie mogła być nałożona wyłącznie na przedsiębiorcę, wobec którego organy kontrolne ponownie stwierdzą prowadzenie pośrednictwa bez wymaganej licencji.

W dodanym pkt 2.25. przewiduje się, że w przypadku ponownego stwierdzenia wykonywania transportu drogowego bez wymaganej licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, będzie możliwe nałożenie kary pieniężnej w wysokości 120 000 złotych. Kara ta dotyczy przedsiębiorcy świadczącego zarobkowe przewozy osób samochodem osobowym lub taksówką i może być nałożona wyłącznie na podmiot, wobec którego służby kontrolne ponownie stwierdzą wykonywanie przewozów drogowych bez posiadania stosownej licencji. Wprowadzenie kary w tej wysokości ma na celu spowodowanie również, że przedsiębiorcy, którzy obecnie wykonują przewozy bez posiadania licencji, uzyskają wymagane uprawnienia.

Dodanie pkt 2.26. wprowadza naruszenie za przekazanie zlecenia przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób podmiotowi, który wykonuje przewóz



pojazdem bez wypisu z licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1, w wysokości 100 000 złotych. Należy wskazać, że zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką wydane przed dniem wejścia w życie tej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, nie dłużej jednak niż 3 lata od dnia jej wejścia w życie. Natomiast zgodnie z art. 5 ust. 2 ww. ustawy licencje, o których mowa w art. 5 ust. 1 tej ustawy, podlegają dostosowaniu do wymagań określonych w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, na wniosek przedsiębiorcy złożony przed upływem 3 lat od dnia wejścia w życie tej ustawy. Wskazana zmiana spowodowała, że od 1 stycznia 2023 r., kierowcy muszą okazywać do kontroli wypisy z licencji, a nie jak dotychczas licencję. W związku z tym jest zasadne ustanowienie sankcji za przekazanie zlecenia przewozu przedsiębiorcy, który nie posiada wypisu z licencji przypisanego do właściwego pojazdu.

Dodanie pkt 2.27. spowoduje, że za ponowne przekazanie zlecenia przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozie osób podmiotowi, który wykonuje przewóz pojazdem bez wypisu z licencji, o której mowa w art. 5b ust. 1, służby kontrolne będą mogły nałożyć karę pieniężną w wysokości 1 000 000 złotych.

Dodanie pkt 2.28 przewiduje możliwość nałożenia kary pieniężnej w wysokości 12 000 złotych na przedsiębiorcę za nieokazanie urządzenia, na którym zainstalowana jest aplikacja mobilna, o której mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

Zmiany w wysokościach kar pieniężnych oraz rozszerzenie katalogu sankcji za niestosowanie się do przepisów ustawy o transporcie drogowym pozwolą na osiągnięcie celu jakim jest prowadzenie przez pośredników przy przewozie osób oraz podmiotów wykonujących zarobkowe przewozy osób działalności zgodnie z regulacjami zawartymi w ustawie o transporcie drogowym. Niewątpliwie wpłynie to na zwiększenie bezpieczeństwa osób korzystających z tej formy transportu drogowego oraz przyczyni się do wprowadzenia równej konkurencji w tej dziedzinie transportu drogowego. Prowadzenie działalności gospodarczej z naruszeniem zasad i wymogów przewidzianych w przepisach prawa powoduje, że takie podmioty osiągają przewagę konkurencyjną nad przedsiębiorcami stosującymi się do obowiązujących reguł prawnych. Nierówność podmiotów wobec prawa powoduje niezadowolenie społeczne przedsiębiorców

realizujących przewozy zgodnie z przepisami prawa. Należy również wskazać, że kary pieniężne będą mogły być nałożone wyłącznie na podmioty naruszające przepisy ustawy o transporcie drogowym;

- 4) zmiana wprowadzana w art. 2 pkt 7 niniejszego projektu jest związana ze zniesieniem opłaty ewidencyjnej za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia w zakresie kwalifikacji zawodowej;

#### **4) ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 projektu)**

Zmiany wprowadzone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o kierujących pojazdami”, obejmują:

- uchylenie w art. 2 definicji opłaty ewidencyjnej – w związku ze zniesieniem pobierania każdej opłaty ewidencyjnej, która wskazana została w tej ustawie,
- zniesienie każdej opłaty ewidencyjnej określonej w tej ustawie, w tym opłaty ewidencyjnej za wydanie i wymianę prawa jazdy, międzynarodowego prawa jazdy, karty kwalifikacji kierowcy, wpis kodu 95 do prawa jazdy, wpis do ewidencji i rejestrów osób i podmiotów uczestniczących w procesie nabywania uprawnień, wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanymi i przewożącym wartości pieniężne, za zwrot zatrzymanego prawa jazdy;
- dostosowanie, w związku ze zniesieniem opłaty ewidencyjnej brzmienia art. 101, a także art. 138a; w szczególności w art. 138a uchylono ust. 1, który odnosił się do opłat ewidencyjnych za wpis do ewidencji i rejestrów osób uczestniczących w procesie nabywania uprawnień, a także opłaty ewidencyjnej pobieranej za wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub przewożącym wartości pieniężne. Jednocześnie dostosowano ust. 2, rezygnując ze wskazania w tym ustępie zakresu dotyczącego zezwoleń na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub przewożącym wartości pieniężne z uwagi na brak powiązania tych zezwoleń z prowadzeniem ewidencji i rejestrów wskazanych w przepisie. Biorąc pod uwagę aktualne brzmienie art. 13 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, które wskazują możliwość ogłaszania przez ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikatu określającego termin i zakres wdrożenia rozwiązań technicznych, który obejmuje również możliwość gromadzenia danych o ww. zezwoleniach – w nowym brzmieniu w art. 138a ust. 2 wprowadzono regulację, że minister właściwy do spraw informatyzacji ogłosi komunikaty określające zakres i termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie,

gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 5–15 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Komunikaty te ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w danym komunikacie. Dodatkowo w nowym brzmieniu ust. 2 wprowadzono zmianę publikatora komunikatu, wskazując w miejsce dziennika urzędowego ministra właściwego do spraw informatyzacji Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz stronę podmiotową Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw informatyzacji. Przy zmianie brzmienia upoważnienia kierowano się potrzebą ujednoczenia przepisów w tym zakresie;

#### **5) ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (art. 5 projektu)**

Zmiana w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2147) dotyczy zniesienia opłaty ewidencyjnej za wydanie zaświadczenia ADR albo jego wtórnika.

W związku z eliminacją, niniejszym projektem ustawy, nadmiernych obciążeń i obowiązków dla obywateli, samorządów i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów jest zasadne i możliwe jak najszybsze wejście przepisów w życie, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia. Ze względu na istotne korzyści dla obywateli, przedsiębiorców i samorządów, związane ze zniesieniem opłaty ewidencyjnej projektowane przepisy w tym zakresie powinny wejść w życie jak najszybciej. Jednocześnie dla ułatwienia stosowania przepisów, biorąc pod uwagę obecnie obowiązujące miesięczne okresy sprawozdawcze, proponuje się wejście w życie z początkiem miesiąca.

W odniesieniu do zmian przepisów ustawy o transporcie drogowym, w zakresie przewozu osób, planuje się, że ustawa wejdzie w życie w terminie 3 miesiące od dnia ogłoszenia. Proponowany okres umożliwi przedsiębiorcom ujednoczenie i dostosowanie rozwiązań o charakterze organizacyjnym w celu poprawy bezpieczeństwa przewozu osób.

Ponadto z uwagi na konieczność dostosowania się przedsiębiorców do nowych regulacji odnośnie do podwyższenia kar pieniężnych za naruszenia warunków wykonywania przewozu i rozszerzenia katalogu sankcji za niestosowanie się do przepisów ustawy o transporcie

drogowym w projekcie ustawy zostało przyjęte 3-miesięczne *vacatio legis*, jako odpowiednie w zakresie zmian przepisów dotyczących kar pieniężnych w ustawie o transporcie drogowym.

W projekcie utrzymano dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 31 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 31, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy, co jest konieczne ze względu na zmianę pośrednią w art. 25 tej ustawy wpływającą na upoważnienie ustawowe.

W projekcie wprowadzono przepis przejściowy dotyczący pobierania, przekazywania lub uiszczania opłat ewidencyjnych uchylanych ustawą i odsetek za zwłokę, które były należne przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, utrzymując stosowanie przepisów dotychczasowych.

Wprowadzono również przepis przejściowy dotyczący sporządzania i przekazywania sprawozdań przez podmioty zobowiązane wskazujący, że za okres miesiąca poprzedzającego dzień wejścia w życie ustawy stosuje się dotychczasowe przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, co pozwoli na przygotowanie i złożenie sprawozdania na dotychczasowych zasadach podmiotom, które w ostatnim miesiącu przed dniem wejścia w życie ustawy były jeszcze zobowiązane do pobierania opłaty ewidencyjnej.

Ponadto wprowadzono przepis przejściowy w zakresie obowiązku weryfikacji przez przedsiębiorcę prowadzącego pośrednictwo przy przewozach drogowych osób, które wykonują te przewozy, a z którymi przedsiębiorca rozpoczął współpracę przed wejściem w życie ustawy. Termin wykonania weryfikacji określono na 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

W projekcie wprowadzono regulacje przejściowe do postępowań administracyjnych w zakresie licencji, o których mowa w art. 5b ustawy o transporcie drogowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy stosuje się przepisy projektowane. W związku z tym przedsiębiorcy, którzy złożyli wnioski o udzielenie licencji, o których mowa w art. 5b ustawy o transporcie drogowym przed dniem wejścia w życie procedowanej ustawy, będą musieli spełnić wymagania wprowadzone niniejszą ustawą. Dzięki temu wydane przedsiębiorcom licencje będą zgodne z obowiązującymi wymogami dla ich uzyskania.

Przepisy przejściowe przewidują, że licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy

zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2024 r. (art. 10 ust. 1 projektu ustawy).

Ponadto w art. 10 ust. 2 i 3 nałożono na przedsiębiorców obowiązek, w terminie do dnia 31 marca 2024 r., przedłożenia do organu licencyjnego dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów wprowadzonych niniejszą ustawą. Wskazany obowiązek spowoduje, że przedsiębiorcy, którym wydano przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, będą spełniali nowe wymagania m.in. w zakresie potwierdzenia niekaralności kierowców realizujących przewozy drogowe osób na ich rzecz. Wprowadzenie obowiązku w tym zakresie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa przewożonych osób.

Przedsiębiorcy posiadający wydane przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, o której mowa w art. 5b ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, oraz licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, o których mowa w art. 5b ust. 1 pkt 2 tej ustawy, będą obowiązani do przedłożenia do organu licencyjnego, dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów wprowadzonych projektowaną ustawą, o których mowa w art. 5c ust. 1 pkt 4 i 6 i art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, w terminie do 31 marca 2024 r. (art. 10 ust. 2 projektu ustawy).

Zgodnie z art. 5c ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym oraz licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, udziela się przedsiębiorcy, jeżeli w stosunku do zatrudnionych przez niego kierowców, a także innych osób niezatrudnionych przez tego przedsiębiorcę, lecz wykonujących osobiście przewóz na jego rzecz, prawomocnie nie orzeczono zakazu wykonywania zawodu kierowcy.

Do wniosku o udzielenie ww. licencji dołącza się zaświadczenie o niekaralności opatrzone datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed złożeniem wniosku, potwierdzające, że wobec odpowiednio przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, nie orzeczono prawomocnie zakazu wykonywania zawodu kierowcy (art. 8 ust. 3 pkt 4 ustawy)

o transporcie drogowym). Dostosowanie będzie polegało na potwierdzeniu spełnienia wymagań określonych w art. 5c ust. 1 pkt 4 i 6 i art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2. Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką udziela się przedsiębiorcy, jeżeli zatrudnieni przez niego kierowcy oraz sam przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy nie byli prawomocnie skazani za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii, a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy oraz spełniają wymagania w zakresie:

- braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy,
- braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy,
- posiadania odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym.

Jednocześnie do wniosku o udzielenie licencji taksówkowej dołącza się m.in. zaświadczenie o niekaralności opatrzone datą nie wcześniejszą niż miesiąc przed złożeniem wniosku, potwierdzające, że odpowiednio przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy, zatrudnieni przez niego kierowcy nie byli prawomocnie skazani za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii, a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy (art. 8 ust. 3 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym).

W związku z tym przedsiębiorcy posiadający licencje na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, o których mowa w art. 5b ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym, będą obowiązani do przedłożenia do organu licencyjnego, dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów wprowadzonych projektowaną ustawą, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 6 i art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, w terminie do 31 marca 2024 r. (art. 10 ust. 3 projektu ustawy).

Wprowadzono regulacje, w których rozstrzygnięto sposób postępowania organu licencyjnego z dokumentami przedłożonymi przez przedsiębiorców posiadających wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy licencje, potwierdzającymi spełnienie wymagań określonych odpowiednio w art. 5c ust. 1 pkt 4 i 6, art. 6 ust. 1 pkt 2 oraz art. 8 ust. 3 pkt 3a ustawy o transporcie drogowym (art. 10 ust. 4 projektu ustawy).

W przypadku dostosowania do nowych wymagań wprowadzonych wskazaną nowelizacją ustawy o transporcie drogowym, licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, zachowują swoją ważność na czas, na jaki zostały udzielone (art. 10 ust. 5 projektu ustawy). Dzięki temu, po przedłożeniu przez przedsiębiorców dokumentów potwierdzających spełnienie nowych wymogów wprowadzonych projektowaną ustawą, przedsiębiorcy ci będą mogli kontynuować prowadzoną działalność gospodarczą.

Należy również zaznaczyć, że za czynności, o których mowa w art. 10 ust. 2 i 3 projektu ustawy, organ licencyjny nie będzie pobierał od przedsiębiorców opłat, mając na uwadze, że zgodnie z art. 41 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, opłaty za czynności administracyjne pobiera się, w przypadku licencji, jedynie z tytułu udzielenia licencji, zmiany licencji, przedłużenia ważności licencji, wydania wypisu z licencji, wydania wtórnika licencji oraz przeniesienia uprawnień wynikających z licencji.

Natomiast przedsiębiorcy posiadający licencje, o których mowa w art. 5b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, spełniający warunki wprowadzone przedmiotową nowelizacją ustawy o transporcie drogowym, mogą prowadzić działalność na dotychczasowych warunkach, do czasu upływu okresu ważności udzielonej licencji. W związku z tym nie będzie zachodziła konieczność ich dostosowania się do nowych wymogów wprowadzonych projektowaną ustawą. Obecnie niektórzy przedsiębiorcy posiadający licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką spełniają już wymogi wprowadzane projektowaną ustawą. Taka sytuacja występuje w przypadku taksówkarzy prowadzących osobiście działalność gospodarczą. Przepis art. 11 projektu ustawy szczegółowo odnosi się do takich przypadków.

W przepisach przejściowych uregulowano również kwestię prowadzenia na podstawie przepisów dotychczasowych postępowań administracyjnych w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

Część zmian przewidzianych w ustawie o transporcie drogowym wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, konsekwentnie przepisy przejściowe i dostosowujące odnoszące się do tych zmian również mają 3-miesięczny okres *vacatio legis* (art. 9–11).

Projekt ustawy nie będzie wymagał notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 743 oraz z 2022 r. poz. 807).

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), w związku z tym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie 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 chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych i opiniowania.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto należy wskazać, że nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.



<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Kancelaria Prezesa Rady Ministrów</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Janusz Cieszyński – Sekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Maciej Górski – Dyrektor Departamentu Zarządzania Systemami e-mail: maciej.gorski@mc.gov.pl,</li> <li>– Tomasz Kęsicki – Zastępca Dyrektora Departamentu Zarządzania Systemami, e-mail: Tomasz.kesicki@mc.gov.pl,</li> <li>– Ewa Mierzwińska – radca Wydział ds. Programu CEPiK, e-mail: ewa.mierzwinska@mc.gov.pl</li> </ul>	<p><b>Data sporządzenia</b> <b>14.02.2023</b></p> <p><b>Źródło:</b> Inne</p> <p><b>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów:</b> <b>UD426</b></p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Na podstawie analizy przychodów Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, zwanego dalej „Funduszem”, a także wniosków społecznych wpływających w ostatnich latach do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i sygnałów od środowisk samorządowych, dokonano oceny potrzebnych zmian prawnych w obszarze opłat ewidencyjnych pobieranych i przekazywanych na rachunek ww. Funduszu. W efekcie uznano za zasadne rozwiązanie następujących problemów:

- 1) konieczności wprowadzenia ułatwień dla obywateli (właścicieli pojazdów, kierowców, również przedsiębiorców), w szczególności zmniejszenie liczby procedur administracyjnych i wyeliminowanie pobieranych w związku z rejestracją pojazdów, nabywaniem uprawnień do kierowania pojazdami i obowiązkowymi badaniami technicznymi opłat ewidencyjnych;
- 2) odciążenie samorządów, w tym starostów oraz marszałków województw, a także wojewodów oraz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów od konieczności pobierania opłaty ewidencyjnej, a następnie jej przekazywania i rozliczania oraz składania miesięcznych sprawozdań związanych z pobieraniem tej opłaty.

Celem zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) przewidzianej w art. 2 projektu, jest podniesienie bezpieczeństwa pasażerów przy realizacji przewozów drogowych. Projektowane przepisy w tym zakresie są wynikiem działań rządu podjętych wobec doniesień medialnych o nadużyciach, w tym molestowaniu, popełnianych przez kierowców wykonujących przewozy drogowe i konieczności wyeliminowania tych nadużyć. Ponadto zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wynikają z konieczności ujednoczenia wymagań dla kierujących wykonujących przewozy taksówkami oraz kierowców wykonujących przewozy okazjonalne samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą w zakresie uzyskania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego.

### 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 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), w szczególności dotyczące Funduszu oraz przepisów materialnych zobowiązujących obywateli do uiszczania opłaty ewidencyjnej. Zmiany wymagają:

- 1) ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.);
- 3) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 4) ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2147);
- 5) ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2277 i 2640).

W wyniku tych zmian jest zakładane wyeliminowanie opłat ewidencyjnych uiszczanych przez obywateli i przedsiębiorców w związku z rejestracją pojazdów, nabywaniem uprawnień do kierowania pojazdami, poddaniem pojazdu wymaganym badaniami technicznym.

Zniesienie obowiązku uiszczania opłaty ewidencyjnej obejmie również zakres opłat ewidencyjnych wskazanych w art. 138a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, które aktualnie nie są jeszcze pobierane,

a rozpoczęcie ich pobierania miało nastąpić od dnia określonego w komunikacie Ministra Cyfryzacji. Odstąpiono również od pobierania opłaty ewidencyjnej za wydanie karty parkingowej, o której mowa w art. 8 ust. 4 i ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przewiduje się wprowadzenie przepisów uszczelniających system przewozów drogowych w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów w czasie przewozów drogowych i wyeliminowania nadużyć. Wprowadzane przepisy zobowiązują przedsiębiorcę pośredniczącego w przewozach drogowych do podejmowania działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób podczas przewozu. Do działań takich należeć powinna rzetelna weryfikacja tożsamości osoby oraz uprawnień do kierowania, odpowiednio na podstawie okazanego dokumentu stwierdzającego tożsamość oraz prawa jazdy. Osoba weryfikowana będzie musiała stawić się osobiście. Weryfikacja osoby będzie potwierdzana przez wykonanie zdjęcia. Przedsiębiorcę uprawnia się również do weryfikowania czy osoba faktycznie wykonująca przewóz jest osobą, za którą się podaje – podczas świadczenia usługi przewozu.

Nowa regulacja umożliwi również przedsiębiorcom pośredniczącym w przewozach przetwarzanie danych dotyczących osób wykonujących przewozy, w tym zdjęć, a także możliwość wymiany tych danych z innymi przedsiębiorcami, w ramach podejmowania działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów.

Jednocześnie zmiana przewiduje nałożenie kar na przedsiębiorcę, który nie dopełnia obowiązku weryfikacji osoby realizującej przejazd przed rozpoczęciem współpracy z taką osobą.

Dodatkowo wprowadzone zmiany są związane z ujednoczeniem wymagań dla kierujących wykonujących przewozy taksówkami oraz kierowców wykonujących przewozy okazjonalne samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą w zakresie uzyskania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego obejmują wymóg posiadania przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy, zatrudnionych przez niego kierowców oraz osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz wykonujących osobiście przewóz na jego rzecz odpowiedniego uprawnienia upoważniającego do kierowania pojazdem, braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Dzięki tej zmianie organy licencyjne będą miały możliwość weryfikowania spełnienia tych wymagań przez przedsiębiorcę już na etapie składania wniosku o udzielenie licencji.

Ponadto doprecyzowano wymogi dla uzyskania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką i dokonano rozszerzenia grupy kierowców, którzy muszą spełnić wymogi w zakresie niekaralności o osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz.

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

Nie dotyczy.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organy samorządu powiatowego	380	Informacja ogólnodostępna	Zniesienie obowiązku pobierania opłaty ewidencyjnej i przekazywania sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat
Wojewoda	16	Informacja ogólnodostępna	Zniesienie obowiązku pobierania opłaty ewidencyjnej i przekazywania sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat
Marszałek Województwa	16	Informacja ogólnodostępna	Zniesienie obowiązku pobierania opłaty ewidencyjnej i przekazywania sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat

Minister właściwy do spraw informatyzacji	1	Informacja ogólnodostępna	Dysponent Funduszu
Właściciele/posiadacze pojazdów/kierowcy	32 mln właścicieli/posiadaczy pojazdów zarejestrowanych	Centralna ewidencja pojazdów	Wylimitowanie obowiązku uiszczania opłaty ewidencyjnej za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego oraz zalegalizowanych tablic
Kierujący pojazdami	około 23 mln	Centralna ewidencja kierowców	Zmniejszenie obciążeń finansowych – wylimitowanie obowiązku uiszczania opłaty ewidencyjnej za wydanie/wymianę/zwrot prawa jazdy
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5385	Centralna ewidencja pojazdów	Zniesienie obowiązku pobierania opłaty ewidencyjnej za badanie techniczne oraz odczyt licznika pojazdu i przekazywania sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat
Przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy w zakresie przewozów osób samochodami osobowymi, pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, taksówkami, w tym podmioty wykonujące działalność polegającą na pośrednictwie przy przewozie osób.	Przedsiębiorcy wykonujący krajowy transport drogowy samochodami osobowymi (ok. 0,5 tys. przedsiębiorców), pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą (ok. 1 tys. przedsiębiorców), taksówkami (ok. 62,4 tys. przedsiębiorców).	Art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.	Przedsiębiorcy pośredniczący w przewozie osób zobowiązani będą weryfikować w sposób określony w ustawie osoby przed rozpoczęciem z nimi współpracy, jak również losowo dokonywać weryfikacji podczas realizacji przewozu osób. Osoby wykonujące przewóz osób będą zobowiązane przed podjęciem współpracy oraz w ramach współpracy poddać się weryfikacji w zakresie uprawnień i tożsamości w sposób określony w ustawie.

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

**W ramach konsultacji publicznych projekt skierowano do:**

- 1) Związku Powiatów Polskich;
- 2) Unii Metropolii Polskich;
- 3) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 4) Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów;
- 5) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 6) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych;
- 7) Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego;

8) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.

**W ramach opiniowania projekt skierowano do:**

- 1) Rady Dialogu Społecznego;
- 2) Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”;
- 3) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
- 4) Forum Związków Zawodowych;
- 5) Business Centre Club – Związku Pracodawców;
- 6) Federacji Przedsiębiorców Polskich;
- 7) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) Konfederacji Lewiatan;
- 9) Związku Rzemiosła Polskiego;
- 10) Związku Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 11) Wojewody Mazowieckiego;
- 12) Marszałka Województwa Mazowieckiego.

Przewidywany czas trwania opiniowania i konsultacji publicznych został określony na 10 dni.

Odstąpienie od zastosowania wymaganego przepisami prawa terminu nastąpiło po uwzględnieniu w szczególności braku złożoności procedowanego projektu oraz korzyści jakie niesie za sobą jak najszybsze wejście procedowanych przepisów w życie – zarówno dla obywateli jak i samorządów.

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

Projekt został również przedłożony do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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

## 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)
<b>Dochody ogółem</b>	-6,8	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-277,8
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	-6,8	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-277,8
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	-6,8	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-277,8
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców	-6,8	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-27,1	-277,8
Źródła finansowania	Nie dotyczy.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Zakłada się, że zgłaszany projekt nie będzie miał wpływu na dochody i wydatki budżetu państwa.</p> <p>Projekt nie ma wpływu na powstanie nowych wydatków dla jednostek samorządu terytorialnego (JST). Nie spowoduje też dodatkowych dochodów dla tych jednostek.</p> <p>Natomiast przewiduje się zmniejszenie przychodów Funduszu, na co wpływ będą miały zamierzone regulacje jak:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zniesienie obowiązku uiszczania opłaty ewidencyjnej za wydanie dowodu rejestracyjnego oraz pozwolenia czasowego oraz ich wtórnika, za wydanie zalegalizowanych tablic;</li> <li>2) zniesienie obowiązku uiszczania opłaty ewidencyjnej za wydanie prawa jazdy, międzynarodowego prawa jazdy, karty kwalifikacji kierowcy a także ich wtórnika;</li> <li>3) zniesienie obowiązku uiszczania opłaty ewidencyjnej za przeprowadzenie badania technicznego oraz odczyt drogomierza.</li> </ol> <p>Wskazane regulacje zmniejszą zakres zadań organów rejestrujących pojazdy oraz wydających dokumenty stwierdzające uprawnienia do kierowania pojazdami, odciążając te podmioty od pobierania i rozliczania pobranych opłat oraz zwalniając je z obowiązku sprawozdawczego w tym zakresie wobec ministra właściwego do spraw informatyzacji.</p> <p>W zakresie planu finansowego Funduszu na rok 2023 zaplanowano przychody na poziomie 178 643 000 zł, przy czym stan Funduszu szacowany na początek 2023 r. wyniesie 93 776 000 zł, co łącznie stanowi kwotę 272 419 000 zł. Jednocześnie koszty na realizację zadań finansowanych z Funduszu w 2023 r. oszacowano na kwotę 250 547 000 zł.</p> <p>Na podstawie założeń przyjętych do planu finansowego Funduszu na rok 2023 przyjmuje się, że szacowany na kwotę 27 000 000 zł spadek przychodów Funduszu nie wpłynie negatywnie na realizację zadań finansowanych ze środków tego Funduszu.</p> <p>Regulacja, mimo wskazanego ubytku dochodów Funduszu, nie spowoduje zmniejszenia aktywności działań finansowanych ze środków Funduszu.</p>
--	---

#### 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	Przedsiębiorcy prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób będą zobowiązani do dostosowania rozwiązań organizacyjnych i technicznych w celu stosowania niniejszej ustawy. Zakłada się okres przejściowy – tj. trzy miesiące od dnia wejścia w życie ustawy.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów nie będą musieli pobierać ani rozliczać się z pobranych opłat ewidencyjnych za badanie techniczne lub odczyt drogomierza w związku z jego wymianą. W konsekwencji nie będą musieli składać miesięcznych sprawozdań z pobranych i przekazanych opłat.  Przedsiębiorcy prowadzący pośrednictwo przy przewozie osób będą zobowiązani do dostosowania rozwiązań organizacyjnych i technicznych w celu stosowania niniejszej ustawy. Zakłada się okres przejściowy – tj. trzy miesiące od dnia wejścia w życie ustawy.						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Dla właścicieli pojazdów zamierzone regulacje wpłyną na zmniejszenie wydatków związanych z rejestracją pojazdu i uzyskiwaniem dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania, co dodatkowo uprości dotychczasowe procedury.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Dla obywateli planowane regulacje będą skutkowały zmniejszeniem wydatków w obszarze rejestracji pojazdów i wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami oraz badań technicznych.	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input 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 type="checkbox"/> nie dotyczy
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<p>Komentarz:</p> <p>Zniesienie obowiązku uiszczania opłaty ewidencyjnej przyczyni się do uproszczenia procedur związanych z rejestracją pojazdów i wydawaniem dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, zarówno dla posiadaczy pojazdów i kierujących, jak i dla jednostek samorządu terytorialnego.</p>		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Brak wpływu na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Ocena 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.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Planuje się, że ustawa wejdzie w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2 pkt 1–6 i 8–12 oraz art. 9–11, które wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

## RAPORT Z OPINIOWANIA I KONSULTACJI PUBLICZNYCH

### **Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD426).**

Niniejszy raport został sporządzony na podstawie § 51 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin Pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348). Zawiera on podsumowanie konsultacji publicznych oraz opiniowania ww. projektu.

#### **1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych**

Celem opiniowania i konsultacji publicznych było zapewnienie zainteresowanym podmiotom i organizacjom, możliwości wyrażenia opinii na temat rozwiązań prawnych zawartych w przedmiotowym projekcie dotyczącym likwidacji opłaty ewidencyjnej.

**Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD426)** został w dniu 19 sierpnia br. został skierowany do konsultacji publicznych i opiniowania, z 10-dniowym terminem na zgłaszanie uwag.

Projekt został udostępniony również w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Cyfryzacji w celu zapoznania się z nim przez zainteresowane podmioty. Ponadto, projekt został przesłany niżej wymienionym instytucjom w oddzielnej korespondencji.

#### **W ramach konsultacji publicznych projekt skierowano do:**

- 1) Związku Powiatów Polskich;
- 2) Unii Metropolii Polskich;
- 3) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 4) Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów;
- 5) Instytutu Transportu Samochodowego;
- 6) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych;
- 7) Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego;
- 8) Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A.

#### **W ramach opiniowania projekt skierowano do:**

- 1) Rady Dialogu Społecznego;
- 2) Niezależnego Samorządowego Związku Zawodowego „Solidarność”;
- 3) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych;
- 4) Forum Związków Zawodowych;
- 5) Business Centre Club – Związku Pracodawców;
- 6) Federacji Przedsiębiorców Polskich;
- 7) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 8) Konfederacji Lewiatan;
- 9) Związku Rzemiosła Polskiego;
- 10) Związku Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 11) Wojewody Mazowieckiego;
- 12) Marszałka Województwa Mazowieckiego.

Szczegółowe zestawienie zgłoszonych uwag do projektu zostało zawarte w tabeli, która stanowi załącznik do raportu.

## **2. Przedstawienie wyników konsultacji projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym**

Projekt ustawy nie wymagał przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

## **3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa**

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej. W toku prac nad projektem żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.



**Tabela uwag zgłoszonych, w ramach konsultacji publicznych, do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr z wykazu UD426)**

Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	PIU	<p>Sprzeciw wobec wnoszenia opłaty ewidencyjnej na Fundusz CEPiK wyłącznie przez zakłady ubezpieczeń Obecnie opłata ewidencyjna jest uiszczana przez obywateli w związku z realizacją czynności administracyjnych dotyczących rejestracji pojazdu, wydania prawa jazdy, a także wykonania badań technicznych w stacji kontroli pojazdów. Jej wysokość wynosi 50 gr lub 1 zł w zależności od rodzaju czynności. Opłatę ewidencyjną uiszczają również zakłady ubezpieczeń z tytułu każdej zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w wysokości równoważności w złotych 1 euro. Oznacza to, że ta opłata, uwzględniona w składce za OC ppm, jest uiszczana przez każdego posiadacza pojazdu mechanicznego zobowiązanego do zawarcia obowiązkowego ubezpieczenia OC. Izba jest przeciwna temu, aby ta opłata była wnoszona na Fundusz CEPiK wyłącznie przez zakłady ubezpieczeń. Założeniem systemu CEPiK jest to, że ustawowo określone podmioty zobowiązane do jej zasilania konkretnymi zestawami danych mają dostęp do tej ewidencji w celu pobrania z niej danych, a następnie zasilenia. Zakłady ubezpieczeń są nie tylko podmiotami prowadzącymi działalność zarobkową jak zostało to wskazane w uzasadnieniu do projektu, ale przede wszystkim jednym z kluczowych podmiotów zasilających Centralną Ewidencję Pojazdów w dane o umowach ubezpieczenia OC ppm oraz o szkodach istotnych. To dzięki danym o umowach OC ppm, które na bieżąco są przekazywane do CEPiK, możliwe było zniesienie obowiązku „fizycznego” posiadania dokumentu ubezpieczenia przez kierującego. Dane o szkodach istotnych wykorzystywane są nie tylko przez stacje kontroli pojazdów podczas badań technicznych pojazdu, policji,</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Zgodnie z uzasadnieniem przedstawionym do projektu ustawy, w efekcie analizy struktury przychodów Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców ustalono, że opłaty ewidencyjne pobierane przez samorządy oraz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów łącznie stanowią 14,5% przychodów Funduszu. Pobieranie opłat ewidencyjnych w kwotach 0,50 zł – 1,00 zł w procesach związanych z rejestracją pojazdów i wydawaniem dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania badań technicznych stanowi zarówno dla organu/podmiotu pobierającego jak również obywatela dodatkową czynność i jednocześnie administracyjne, proceduralne obciążenie. W procesie rejestracji opłatę ewidencyjną pobiera się kilkakrotnie – m.in. za wydanie pozwolenia czasowego, dowodu rejestracyjnego, zalegalizowanych tablic, nalepki kontrolnej i karty pojazdu. Z dniem 4 września 2022 r. z obrotu prawnego wyeliminowane zostały karty pojazdu i nalepki kontrolne – a tym</p>

		<p>ale także są dostępne dla każdego obywatela zainteresowanego zakupem używanego pojazdu. Jak wynika z informacji przedstawionych na stronie internetowej cepik.gov.pl1 ponad 300 typów podmiotów korzysta z danych zgromadzonych w SI CEPiK. Jednak tylko zakłady ubezpieczeń mają być zobowiązane do finansowania tej ewidencji. W ocenie Izby tworzenie i funkcjonowanie rejestrów i ewidencji państwowych jako zadanie państwa, może być częściowo finansowane także przez inne podmioty, które z tych rejestrów korzystają. Jednakże całkowite finansowanie działalności tych rejestrów i ewidencji nie powinno zostać przerzucone na te podmioty korzystające, a w szczególności wyłącznie na jeden podmiot jakim są zakłady ubezpieczeń.</p>	<p>samym w/w przychody zmaleją, zgodnie z oceną skutków regulacji do ustawy z dnia 24 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.</p> <p>W przypadku badań technicznych oraz odczytów licznika pojazdu po wymianie, biorąc pod uwagę coraz szerszy zakres czynności wykonywanych przez stacje kontroli pojazdów również podjęto decyzję o odstąpieniu od pobierania opłaty ewidencyjnej.</p> <p>Jednocześnie wskazać należy, iż opłata ewidencyjna pochodząca od zakładów ubezpieczeń nie stanowi i nie będzie stanowić jedyne źródła przychodów Funduszu. W dalszym ciągu zakłada się bowiem pobieranie opłat za udostępnianie danych.</p> <p>Zauważyć także należy, iż dane przekazywane przez zakłady ubezpieczeń, o polisie oraz o szkodach istotnych są udostępniane na takich samych zasadach jak dane przekazywane przez inne podmioty i udostępniania tego nie determinuje przekazywanie bądź nie opłaty ewidencyjnej. Podkreślenia również wymaga iż od momentu wdrożenia CEPiK2.0 zakłady ubezpieczeń otrzymały dostęp do danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów a w związku z ustawą</p>
--	--	--	---

			<p>z dnia 2 grudnia 2021 r. – o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2328 z późn. zm.) również do danych z centralnej ewidencji kierowców - o uprawnieniach i dokumentach uprawniających do kierowania a także o naruszeniach oraz przypisanych im punktach. 17 czerwca br. wdrożono usługi dedykowane zakładom ubezpieczeń, za pośrednictwem Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, które zapewniają zakładom dostęp do przedmiotowych danych.</p> <p>Mając na względzie aktualną strukturę przychodów Funduszu a także uwzględniając malejące przychody z tytułu opłat ewidencyjnych w szczególności pobieranych w procesach rejestracji pojazdów a jednocześnie kluczowy udział w strukturze przychodów opłatę uiszczaną przez Zakłady Ubezpieczeń uwagę należy uznać za niezasadną.</p>
	PIU	<p>Opłata ewidencyjna w stałej wysokości określonej w ustawie Jak wynika z projektu ustawy minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych określi w drodze rozporządzenia m.in. wysokość opłaty ewidencyjnej „biorąc pod uwagę koszty związane z funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców”. Zaproponowane rozwiązanie budzi niepewność dotyczącą zarówno wysokości tej opłaty jak i częstotliwości jej zmian. Obecnie wysokość opłaty ewidencyjnej</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Biorąc pod uwagę, że minister właściwy do spraw informatyzacji jest dysponentem Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców – minister ten w pełni odpowiada za nadzór nad tym Funduszem oraz jego przychody i wydatki. Dotychczasowe przepisy dotyczące</p>

		<p>określona jest w akcie prawnym o randze ustawy, a zgodnie z projektem w ustawie określona zostanie jedynie górna granica wysokości tej opłaty i podstawa jej ustalenia – nie więcej niż 1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej. Konkretna część procenta, od której liczona będzie ta wysokość opłaty będzie określona dopiero w rozporządzeniu. Należy liczyć się więc z tym, że kwota ta będzie zmieniała się z różną częstotliwością i w różnej wysokości – czy to w związku ze zmianą wysokości podstawy jej ustalenia czy wartości części procenta. Niewątpliwie będzie to dużym utrudnieniem dla zakładów ubezpieczeń związanym ze sprawnym poborem tej opłaty, efektywną obsługą oraz obowiązkiem przekazywania sprawozdań. Będzie także wiązało się z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów związanych z dostosowaniem systemów informatycznych w zakładach ubezpieczeń. Ustalanie wysokości opłaty ewidencyjnej poprzez odwołanie do przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej skutkuje tym, że wysokość tej opłaty będzie systematycznie rosła, a zakłady ubezpieczeń zobowiązane będą uwzględniać tę opłatę w każdej umowie obowiązkowego ubezpieczenia OC ppm. Z powyższych względów PIU postuluje, aby opłata ta była określona w stałej kwocie, której wysokość będzie zapisana w ustawie – analogicznie jak ma to miejsce obecnie. Istotą prowadzenia działalności ubezpieczeniowej jest bowiem przewidywalność.</p>	<p>określenia wysokości opłaty ewidencyjnej pobieranej i przekazywanej przez inne niż zakłady ubezpieczeń były określone w rozporządzeniu w sprawie opłaty ewidencyjnej. Takie systemowe rozwiązanie funkcjonuje od wielu lat i nie budziło dotychczas wątpliwości w/w podmiotów – jeśli chodzi o wysokość opłaty ewidencyjnej podnoszoną w uwadze. Dodatkowo, wyjaśniam, iż wysokość opłaty ewidencyjnej zostanie określona jako stała kwota w rozporządzeniu a nie jako przywołana w uwadze „część procenta” a tym samym nie będzie fluktuować w związku ze zmianą wysokości podstawy. Jednocześnie w efekcie zgłoszonych do projektu ustawy uwag górna granica dla wysokości opłaty ewidencyjnej, określona w projekcie zostanie obniżona do 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.</p>
	PIU	<p>Całość opłaty wyłącznie na budowę i funkcjonowanie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, określona w kwocie zapewniającej pokrycie faktycznych kosztów jej budowy i funkcjonowania Odnosząc się do kwestii wysokości tej opłaty w kontekście kosztów funkcjonowania CEPiK - jak wynika z raportu NIK2 w 2020 r. budżet Funduszu CEPiK na planowane działania wyniósł 405,2 mln PLN, a faktycznie wydane zostało 213, 8 mln PLN, z czego tylko 73,3 mln PLN zostało wydanych na rozwój i</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Uwaga nie odnosi się do zakresu zmiany. Zapisy dotyczące wydatkowania środków Funduszu w przedmiotowym projekcie pozostają bez zmiany.</p>

		<p>funkcjonowanie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Pozostała kwota została przeznaczona na inne inicjatywy informatyczne, w tym przede wszystkim informatyzację państwa. Z tego względu, jeżeli planowane są zmiany związane z finansowaniem Funduszu CEPiK wnioskujemy, aby całość opłaty ewidencyjnej pobieranej od zakładów ubezpieczeń została przeznaczona wyłącznie na budowę i funkcjonowanie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, a jej wysokość określona w kwocie zapewniającej pokrycie faktycznych kosztów jej budowy i funkcjonowania.</p>	
	PIU	<p>Zwolnienie z opłaty ewidencyjnej lub przynajmniej proporcjonalne obniżenie wysokości tej opłaty dla polis krótkoterminowych Zgodnie z art. 30 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) zakład ubezpieczeń uiszcza opłatę z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Tak sformułowany przepis oznacza obowiązek uiszczenia opłaty od każdej umowy ubezpieczenia niezależnie od okresu, na jaki umowa została zawarta tj. zarówno od umowy zawartej na pełen okres 12 miesięcy jak i od umowy/ umów krótkoterminowych. Dodatkowo wysokość opłaty będzie taka sama niezależnie od okresu, na jaki umowa została zawarta. Podniesienie wysokości opłaty ewidencyjnej od każdej zawartej umowy OC uderzy w szczególności w podmioty, które obecnie zawierają krótkoterminowe umowy (takie jak komisje samochodowe). Zawieranie wielu umów 30-dniowych na jeden pojazd spowoduje znaczący wzrost kosztów po ich stronie.</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona</b></p> <p>Górna granica określona dla wysokości opłaty ewidencyjnej w ustawie zostanie obniżona do 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.</p>

Art. 8	PIU	<p>Vacatio legis 12 miesięcy Jak wynika z projektu ustawy ma ona wejść w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia. Zmiana wysokości opłaty ewidencyjnej oraz sposobu jej naliczania wiąże się z koniecznością zmian w systemach informatycznych zakładów ubezpieczeń. Zmiany te generują dodatkowe, istotne koszty, którymi zostaną obciążone zakłady ubezpieczeń. Procedowanie zmian w systemach informatycznych wiąże się również z czasem potrzebnym na ich implementację, testy oraz wdrożenie. Niezbędne jest więc wprowadzenie odpowiednio długiego vacatio legis – wnioskujemy, aby było to 12 miesięcy.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Projekt ustawy niesie korzyści dla obywateli, samorządów i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, dlatego zasadne jest aby wprowadzić zmiany w możliwie najkrótszym terminie.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że projekt ustawy nie przewiduje zmiany wysokości opłaty ewidencyjnej za zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC, tym samym nie powoduje konieczności wprowadzania zmian w systemach informatycznych po stronie zakładów ubezpieczeń.</p>
Art. 8	PWPW S.A.	<p>Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A. (dalej: PWPW, Spółka) zwraca się z wnioskiem o zmianę art. 8 projektu ustawy, poprzez wydłużenie terminu vacatio legis na okres nie krótszy niż 3 miesiące od dnia ogłoszenia. Zaproponowane w projekcie ustawy zmiany legislacyjne spowodują konieczność dokonania przez Spółkę wielu modyfikacji w utrzymywanych przez PWPW systemach informatycznych (SI Pojazd, Info Car). Wprowadzone modyfikacje wymagać będą również ich przetestowania, m. in. pod kątem poprawności działania. Do skutecznego przeprowadzenia wskazanych działań, konieczne jest wydłużenie terminu vacatio legis.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Aktualny etap procedowania projektu ustawy oraz wskazany termin wejścia w życie pozwala na niezwłoczne rozpoczęcie prac związanych z dostosowaniem systemów informatycznych utrzymywanych przez PWPW S.A. Biorąc pod uwagę korzyści, które niesie przedmiotowy projekt dla obywateli i organów samorządowych poprzez zniesienie pobieranych opłat ewidencyjnych nie jest konieczne oczekiwanie na podjęcie prac informatycznych do dnia publikacji ustawy.</p>

	UFG	<p>W ocenie Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego uzasadnione jest poddanie projektowanej zmiany dodatkowym konsultacjom z rynkiem ubezpieczeniowym – Polską Izbą Ubezpieczeń – oraz z Urzędem Komisji Nadzoru Finansowego, jak również przeprowadzenie analizy potencjalnych konsekwencji zmiany wysokości opłaty ewidencyjnej</p>	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Projekt ustawy został udostępniony w serwisie RPL Rządowego Centrum Legislacji a sam proces legislacyjny nie obejmuje ograniczeń w zakresie możliwości przekazania uwag do tego projektu. Informuję również, że Polska Izba Ubezpieczeń oraz Komisja Nadzoru Finansowego zgłosiły do przedmiotowego projektu uwagi, do których projektodawca się odniósł. Przedmiotowy projekt, poza określeniem górnej granicy dla wysokości opłaty ewidencyjnej, uiszczanej przez zakłady ubezpieczeń, nie przewiduje zmiany wysokości opłaty ewidencyjnej.</p> <p>Górna granica określona w projekcie dla opłaty ewidencyjnej zostanie obniżona do wysokości 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.</p>
	Stowarzyszenie Komisów	<p>Postulujemy usunięcie z przedmiotowego projektu zmiany dotyczącej sposobu określenia wysokości opłaty ewidencyjnej z tytułu każdej zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, którą Zakład Ubezpieczeń uiszcza na konto Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Stowarzyszenie Komisów zrzesza właścicieli firm zajmujących się handlem samochodami używanymi. Zgodnie z obowiązującymi przepisami już dziś musimy ponosić ogromne koszty związane z koniecznością rejestracji i ubezpieczania pojazdów stanowiących nasz towar handlowy, który w praktyce stoi na placu i nie porusza</p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona</b></p> <p>Projekt ustawy nie przewiduje zmiany wysokości opłaty ewidencyjnej za zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC a jedynie wskazuje górny limit dla wysokości opłaty ewidencyjnej, która zostanie określona w rozporządzeniu.</p>

	<p>się po drogach. Większość z naszych członków korzysta z polis krótkoterminowych, które dla samochodu osobowego można kupić za około 50 zł na miesiąc. Po wprowadzeniu zaproponowanych w projekcie ustawy zmian, cena takiej polisy OC może wzrosnąć nawet o ponad 100% ponieważ opłata ewidencyjna zmieni się z niecałych 5 do 57 zł. Do Polski rocznie sprowadzamy około 800.000 używanych samochodów. Każdy z nich musi być ubezpieczony. Średnio na klienta czekamy 90 dni, czyli musimy wykupić 3 polisy krótkoterminowe na każde auto co razem daje 2,4 miliona takich polis. W związku z tym po wprowadzeniu zaproponowanych w ustawie zmian nasi klienci zapłacą około 160 milionów złotych więcej niż dzisiaj. Jeżeli do tego doliczymy używane samochody z rynku krajowego oraz nowe pojazdy sprzedawane przez dealerów, które również muszą być ubezpieczone to wzrost kosztów dla obywateli wyniesie co najmniej kilkaset milionów złotych. Oczywiście wszystkie koszty prowadzenia naszej działalności w tym te wynikające z wyższych kosztów ubezpieczenia pojazdów, finalnie zapłacą nasi klienci czyli większość zmotoryzowanych Obywateli naszego kraju. Już dziś płacą za samochody coraz więcej w z kolejnymi obciążeniami naszej branży. W uzasadnieniu projektu możemy przeczytać, że: „Ze względu na istotne korzyści dla obywateli, przedsiębiorców i samorządów projektowane przepisy powinny wejść w życie jak najszybciej.” Przeciętny obywatel naszego kraju po wprowadzeniu zaproponowanych zmian zaoszczędzi rocznie 1 złoty robiąc badanie techniczne, ale za to zapłaci ponad 50 zł więcej za polisę OC. Zawodowo zajmujący się handlem samochodami dołożą wielokrotność tej kwoty w ciągu roku. Czy zwiększenie kosztów można nazwać „istotną korzyścią” ? Naszym zdaniem nie, dlatego postulujemy jak na wstępie.</p>	<p>Górna granica określona w projekcie dla opłaty ewidencyjnej zostanie obniżona do wysokości 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.</p>
--	--	---



ZDS		<p>Przedmiotowa podwyżka stanowić będzie ogromny problem w szczególności dla sprzedawców samochodów. Projekt ustawy nie różnicuje od jakich umów ubezpieczenia opłata będzie pobierana, tym samym obciążone będą nią również w takiej samej skali umowy krótkoterminowe. Rocznie autoryzowani dealerzy rejestrują na siebie nawet kilkaset tysięcy nowych pojazdów, które stanowią towar handlowy i nie przemieszczają się po drogach publicznych. Dla każdego z tych pojazdów przed rejestracją należy wykupić ubezpieczenie OC PPM, które najczęściej jest ubezpieczeniem krótkoterminowym (30-dniowym), ewentualnie przedłużanym, jeżeli dany pojazd dłużej nie może znaleźć nabywcy. Jeżeli stawka opłaty wzrosłaby do wspomnianych wcześniej 57 złotych, to w wielu przypadkach opłata byłaby wyższa od aktualnych średnich składek takiego 30-dniowego ubezpieczenia, a ponoszona co 30 dni stanowiłaby ogromny cios dla rynku autoryzowanych dealerów i tak targanego ogromnymi problemami związanymi z dostępnością i wzrostem kosztów finansowania.</p> <p><b>Mając na uwadze powyższe postulujemy usunięcie z przedmiotowego projektu zmiany dotyczącej sposobu określenia wysokości opłaty ewidencyjnej i obciążenia nią każdej zawartej umowy ubezpieczenia OC.</b></p>	<p><b>Uwaga częściowo uwzględniona</b></p> <p>Projekt ustawy nie przewiduje zmiany wysokości opłaty ewidencyjnej za zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC a jedynie wskazuje górny limit dla wysokości opłaty ewidencyjnej, która zostanie określona w rozporządzeniu.</p> <p>Górna granica określona w projekcie dla opłaty ewidencyjnej zostanie obniżona do wysokości 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.</p>
KNF		<p>W przedmiotowym projekcie wprowadza się zmianę wysokość opłaty ewidencyjnej, która jest uiszczana przez zakład ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Projekt zakłada wprowadzenie nowej wysokości tej opłaty w maksymalnej wysokości 1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, o którym mowa w art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 504 i 1504), przy czym obecnie</p>	<p><b>Uwaga wyjaśniona</b></p> <p>Projekt ustawy nie przewiduje zmiany wysokości opłaty ewidencyjnej, a jedynie określa jej górny limit.</p> <p>W efekcie zgłoszonych do projektu uwag górna granica określona w projekcie dla opłaty ewidencyjnej zostanie obniżona do</p>

	<p>obowiązująca wysokość opłaty stanowi równowartość 1 euro. Wysokość przedmiotowej opłaty zostanie ustalona w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw instytucji finansowych. Załączona do projektu ustawy ocena skutków regulacji nie uwzględnia wpływu zwiększenia opłaty ewidencyjnej wnoszonej przez zakłady ubezpieczeń na wysokość składki za obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zgodnie z projektem przedmiotową opłatę uiszcza zakład ubezpieczeń, tym niemniej zwiększenie opłaty spowoduje wzrost wysokości składki, którą zobowiązany będzie zapłacić ubezpieczający zawierający obowiązkową umowę ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych. Zgodnie bowiem z art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (t.j. z 2021 poz. 1130 z późn. zm.) składkę ubezpieczeniową ustala się w wysokości, która zapewnia co najmniej wykonanie wszystkich zobowiązań z umów ubezpieczenia i pokrycie kosztów wykonywania działalności ubezpieczeniowej zakładu ubezpieczeń. W 2021 roku zawartych zostało 26 874 061 umów ubezpieczenia OC ppm oraz 2 285 211 umów krótkoterminowego ubezpieczenia OC ppm (łącznie 29 159 272 umów ubezpieczenia OC ppm), co oznacza, że wzrost wysokości opłaty ewidencyjnej może mieć wpływ na składki płacone przez szeroką grupę posiadaczy pojazdów mechanicznych.</p> <p>W związku z powyższym ocena skutków regulacji powinna uwzględniać wpływ zmiany wysokości opłaty na poziom składek z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych</p>	<p>wysokości 0,1% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.</p>
--	---	--

	OSSKW	<p>Chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę na poniższą kwestię. Jednym z założeń, przy likwidacji opłaty ewidencyjnej, jest ułatwienie zwrotu prawa jazdy zatrzymanego za przekroczenie prędkości powyżej 50 km/h, przekroczenie limitu przewożonych pasażerów oraz manipulację przy tachografie. Do tej pory zwrot zatrzymanego prawa jazdy wymaga złożenia wniosku o zwrot oraz wniesienia opłaty ewidencyjnej. Likwidacja opłaty ewidencyjnej wyeliminuje jeden z warunków zwrotu. Pozostaje jeszcze kwestia złożenia wniosku o zwrot. Dopiero wówczas zniknie konsekwencja naruszenia art. 104 a ust. 3 i ust. 5 uokp (zawieszenie do czasu zwrotu – brak wniosku i faktycznego zwrotu nadal powoduje, że osoba traktowana jest jak osoba bez uprawnień – wykroczenie z art. 94 kodeksu wykroczeń). Poniżej krótka analiza przepisów wykonawczych w tym zakresie.</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz.U. z 2016 poz. 231 ze zm.) w § 2 stwierdza, że Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:</p> <p>4) <u>zakazie</u> - rozumie się przez to <u>decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia, cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami albo orzeczony prawomocnym wyrokiem sądu zakaz prowadzenia pojazdów</u>;</p> <p>Natomiast § 9 ust. 1 wskazuje, że prawo jazdy lub pozwolenie albo wtórnik tych dokumentów wydaje się w przypadku:</p> <p>10) osoby mającej wydany zakaz prowadzenia pojazdów na okres nieprzekraczający roku po otrzymaniu:</p> <p>a) <b>wniosku o zwrot zatrzymanego prawa jazdy</b> lub przywrócenie cofniętego uprawnienia.</p> <p>Zdajemy sobie sprawę, że powyższe wymaga zmiany przepisów rozporządzenia w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, a nie opiniowanej ustawy.</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona</b></p> <p>Zgłoszona potrzeba zmiany przepisów w proponowanym zakresie jest zasadna, niemniej jednak uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy. Inicjatywa legislacyjna w zakresie nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami jest poza właściwością Ministra Cyfryzacji.</p>
--	-------	--	---

		<p>Jednakże brak zmian w rozporządzeniu spowoduje utrzymanie konieczności złożenia wniosku. Sugerujemy zatem jednoczesne procedowanie zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, tak aby zwrot zatrzymanego prawa jazdy nie wymagał złożenia wniosku.</p> <p>Idąc dalej, należy stwierdzić, że zwrot zatrzymanego terminowo prawa jazdy czyli np. na 3 miesiące, powinien następować automatycznie bez składania wniosku, o czym mówimy powyżej, ale również bez konieczności podejmowania jakichkolwiek czynności przez urzędnika. Spowoduje to, że osoba, której okres zatrzymania mija np. w piątek będzie mogła prowadzić pojazd już w sobotę, bo zwrot nastąpi automatycznie. Pozostawienie wniosku o zwrot lub pozostawienie konieczności podejmowania czynności związanych ze zwrotem przez urzędnika, spowoduje, że zwrot nastąpi dopiero po weekendzie. Dla obywatela będzie to niezrozumiałe. Skoro zatrzymanie mija w piątek, to dlaczego zwrot nastąpi dopiero w kolejnych dniach po weekendzie?</p> <p>Należy pamiętać, że w przypadku dokumentów krajowych zatrzymanie prawa jazdy odbywa się jedynie wirtualnie, zatem możliwy jest również automatyczny wirtualny zwrot prawa jazdy. Powyższe rodzi konieczność przygotowania przepisów przejściowych w omawianych kwestiach, tak aby nie było wątpliwości w jaki sposób postępować wobec dokumentów, którym upłynął termin zatrzymania, a jednocześnie kierowca nie złożył wniosku o zwrot dokumentu.</p> <p>W związku z powyższym pozytywnie oceniamy zaproponowane w projekcie ustawy zmiany, ale jednocześnie prosimy o wyeliminowanie opisanych powyżej niedogodności dotyczących obywateli.</p>	
--	--	---	--

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA CYFRYZACJI<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja  
Pojazdów i Kierowców**

Na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2277 i 2640 oraz z 2023 r. poz. ....);
- 2) termin uiszczania opłaty ewidencyjnej przez zakłady ubezpieczeń zobowiązane do uiszczania tej opłaty;
- 3) termin, sposób i częstotliwość składania sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych;
- 4) wzór sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych.

**§ 2.** Wysokość opłaty ewidencyjnej z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych wynosi 4,59 zł.

**§ 3. 1.** Zakład ubezpieczeń, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, przekazuje do 10. dnia każdego miesiąca opłaty ewidencyjne należne za miesiąc poprzedni.

2. Zakład ubezpieczeń przekazuje ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji miesięczne sprawozdanie z uiszczonych opłat ewidencyjnych w terminie określonym w ust. 1.

---

<sup>1)</sup> Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1716).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642 oraz z 2023 r. poz. ....

§ 4. Sprawozdania, o których mowa w § 3 ust. 2, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, zakład ubezpieczeń przekazuje za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej ministra właściwego do spraw informatyzacji.

§ 5. Wzór sprawozdania, o którym mowa w § 3 ust. 2, jest określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem .... 2023 r.<sup>3)</sup>

**MINISTER CYFRYZACJI**

**w porozumieniu:**

**MINISTER FINANSÓW**

---

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Dz. U. poz. 1857), które traci moc z dniem...., na podstawie art. 1 pkt 4 lit. h ustawy z dnia .... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Cyfryzacji  
z dnia  
(Dz. U. poz. )

WZÓR

**SPRAWOZDANIE Z OPŁAT EWIDENCYJNYCH UISZCZONYCH NA RACHUNEK  
FUNDUSZU – CENTRALNA EWIDENCJA POJAZDÓW I KIEROWCÓW**

<b>MINISTER CYFRYZACJI</b>	<b>SPRAWOZDANIE Z OPŁAT EWIDENCYJNYCH UISZCZONYCH NA RACHUNEK FUNDUSZU – CENTRALNA EWIDENCJA POJAZDÓW I KIEROWCÓW</b>			
	0.1. za mies.	<input type="text"/>	0.2. rok	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/> 0.3. złożenie sprawozdania		<input type="checkbox"/> 0.4. korekta sprawozdania w ujęciu miesięcznym	

<b>1. PODMIOT SKŁADAJĄCY SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ</b>				
<input type="checkbox"/> 1.1. zakład ubezpieczeń				
<b>2. DANE ADRESOWE PODMIOTU SKŁADAJĄCEGO SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ</b>				
2.1. Nazwa		2.2. Ulica		
		2.3. Numer budynku	2.4. Numer lokalu	2.5. Kod pocztowy
		2.6. Miejscowość		2.7. Telefon/faks

<b>3. OPŁATY EWIDENCYJNE</b>				
Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta <sup>1)</sup>	Liczba zawartych umów	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów	<input type="checkbox"/> (+)	3.1.	3.2.	3.3.
	<input type="checkbox"/> (-)			

<b>4. ODSETKI ZA ZWŁOKĘ</b>			
1. Kwota bazowa	4.1.	2. Wyliczona kwota odsetek	4.2.
<b>5. DANE DOTYCZĄCE ZAPŁATY NALEŻNOŚCI</b>			
1. Data dokonania przelewu (dd-mm-rrrr)	5.1.	2. Kwota przelewu bankowego <sup>2)</sup>	5.2.
<b>6. DANE OSOBY SPORZĄDZAJĄCEJ SPRAWOZDANIE</b>			
6.1. Nazwisko	6.2. Imię (imiona)		6.3. Telefon/faks
6.4. Data sporządzenia sprawozdania (dd-mm-rrrr)		6.5. Podpis	

### Objaśnienia:

- <sup>1)</sup> W przypadku składania korekty sprawozdania (zaznaczona rubryka 0.4 w nagłówku sprawozdania) należy zaznaczyć właściwy kwadrat (w kolumnie „Korekta” przy danej opłacie ewidencyjnej) – opatrzony znakiem (+) dla dopłaty lub opatrzony znakiem (-) dla nadpłaty.
- <sup>2)</sup> Wyliczona kwota opłat powiększona o należne odsetki obliczane na podstawie działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2651, z późn. zm.).



## UZASADNIENIE

Konieczność opracowania projektu nowego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców podyktowana jest utratą mocy obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Dz. U. poz. 1857) na skutek zmiany przepisu upoważniającego, tj. art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), wprowadzonej ustawą z dnia ..... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). Ustawa ta znosi obowiązek opłaty ewidencyjnej pobieranej przez organy samorządowe w związku z czynnościami urzędowymi w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przewiduje odstępianie od pobierania opłaty ewidencyjnej przy przeprowadzaniu badania technicznego. Podmiotami zobowiązanymi do uiszczania opłaty ewidencyjnej pozostają zakłady ubezpieczeń.

W związku z powyższym zachodzi konieczność wydania nowego rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie określa:

- 1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych;
- 2) termin uiszczania opłaty ewidencyjnej przez zakłady ubezpieczeń zobowiązane do jej uiszczania;
- 3) termin, sposób i częstotliwość składania sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych;
- 4) wzór sprawozdania z uiszczonych opłat ewidencyjnych.

Wysokość opłaty od zawartej umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych określono na kwotę 4,59 zł. Określając wysokość opłaty kierowano się wartością aktualnie uiszczanej opłaty zgodnie z art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, uwzględniając również określoną w art. 80d ust 6a ustawy maksymalną wysokość opłaty ewidencyjnej. Obecnie zakłady ubezpieczeń uiszczają opłatę ewidencyjną w wysokości równowartości 1 euro według średniego kursu w tabeli nr 1 ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski.

Wobec wprowadzonych zmian przygotowano również nowy załącznik do rozporządzenia określający wzór sprawozdania z opłat ewidencyjnych uiszczanych przez zakłady ubezpieczeń.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem .....

Projektowane rozporządzenie nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane przepisy zostały przeanalizowane pod kątem wpływu na małe i średnie przedsiębiorstwa. Regulacje zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały bezpośredniego wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Projektowane rozporządzenie nie będzie mieć wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projektowana regulacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 743 oraz z 2022 r. poz. 807).

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom i Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do postanowień 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 w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, z chwilą skierowania do uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Kancelaria Prezesa Rady Ministrów w porozumieniu: Minister Finansów</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Pan Janusz Cieszyński – Sekretarz Stanu w KPRM</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Tomasz Kęsicki – Zastępca Dyrektora Departamentu Zarządzania Systemami Paulina Chmiel – Radca w Departamencie Zarządzania Systemami e-mail: sekretariat.dzs@mc.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 13 lutego 2023 r.</p> <p><b>Źródło</b> Upoważnienie ustawowe: art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Cyfryzacji</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność opracowania projektu nowego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców podyktowana jest utratą mocy obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Dz. U. poz. 1857) na skutek zmiany przepisu upoważniającego, tj. art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzonego ustawą z dnia ..... 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ....). Ustawa ta znosi obowiązek opłaty ewidencyjnej pobieranej przez organy samorządowe w związku z czynnościami urzędowymi w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przewiduje odstąpienie od pobierania opłaty ewidencyjnej przy przeprowadzaniu badania technicznego. Projekt ustawy przewiduje pozostawienie opłaty ewidencyjnej uiszczanej przez zakłady ubezpieczeń, wskazując że jej wysokość oraz termin jej pobierania, a także termin, sposób i częstotliwość składania sprawozdań określi rozporządzenie. W związku z powyższym zaszła konieczność wydania nowego rozporządzenia.

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

Projekt rozporządzenia w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców stanowi realizację zmian wprowadzonych ustawą z dnia .....2023 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Ustawa ta znosi obowiązek opłat ewidencyjnych uiszczanych przez obywateli i przedsiębiorców w związku z rejestracją pojazdów, nabywaniem uprawnień do kierowania pojazdami, poddaniem pojazdu wymaganym badaniom technicznym, a pozostawia dla zakładów ubezpieczeń o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 2277 i 2640).

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

Nie dotyczy.



Ewidencja Pojazdów i Kierowców												
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Projektowana regulacja nie generuje wydatków dla budżetu państwa. Skutki zniesienia opłaty ewidencyjnej dla podmiotów innych niż zakłady ubezpieczeń zostały określone w ustawie z dnia .....2023 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Roczne zmniejszenie przychodów – z tytułu zniesienia opłat ewidencyjnych pobieranych przez organy rejestrujące i stacje kontroli pojazdów, przekazywanych na rachunek Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców szacuje się na kwotę 27 000 000 zł.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Skutki finansowe związane pozostawieniem wyłącznie opłaty ewidencyjnej za zawartą polisę OC zostały określone w ocenie skutków regulacji do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC426). W niniejszym projekcie określono wysokość opłaty ewidencyjnej na poziomie 4,59 zł, co odpowiada wysokości opłaty ewidencyjnej uiszczanej aktualnie przez zakłady ubezpieczeń. Przedmiotowy projekt nie generuje żadnych innych skutków ponad te, które określono w ww. ustawie. W celu obliczeń przyjęto założenie średniej miesięcznej liczby zawartych polis przez zakłady ubezpieczeń razy wartość opłaty ewidencyjnej. Na podstawie sprawozdań aktualnych z ostatnich trzech miesięcy wynika, że zakłady ubezpieczeń pobrały średniomiesięcznie 2 500 000 opłat. Na tej podstawie szacuje się, że w 2023 roku zakłady ubezpieczeń pobiorą 30 000 000 opłat ewidencyjnych.											
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>												
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	0	0	0	0	0	0	0	0			
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	0			
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	0			
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa	Brak wpływu.										

	domowe	
Niemierzalne		Brak wpływu.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<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	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie z dniem ...		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie dotyczy.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		