

<p><b>Tytuł ocenianej ustawy</b> Ustawa z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 79)</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber - Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Olga Tworek - Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego tel. 226301243, e-mail: <a href="mailto:SekretariatDTD@mi.gov.pl">SekretariatDTD@mi.gov.pl</a> Łukasz Mucha - Naczelnik Wydziału w Departamencie Transportu Drogowego, tel. 226301286, e-mail: <a href="mailto:Lukasz.Mucha@mi.gov.pl">Lukasz.Mucha@mi.gov.pl</a> Mateusz Służewski - Specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, tel. 226301236, e-mail: <a href="mailto:Mateusz.Sluzewski@mi.gov.pl">Mateusz.Sluzewski@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 9.02.2023 r.</p> <p><b>Data wejścia w życie ocenianej ustawy</b> 11 lipca 2019 r./11 lipca 2021 r.</p> <p><b>Przygotowana z powodu</b> (lista rozwijana do wyboru): Ewaluacja TR/OSR</p>
---	--

## OCENA FUNKCJONOWANIA USTAWY (OSR EX-POST)

### 1. Zakres przedmiotowy ustawy

Ustawa wprowadziła do polskiego systemu dopuszczania pojazdów do ruchu nową formę czasowej rejestracji pojazdów, nazwaną profesjonalną rejestracją pojazdów.

W dotychczasowym stanie prawnym RP związanym z czasową rejestracją pojazdów brakowało przepisów umożliwiających wykonywanie jazd testowych pojazdami, bez konieczności rejestracji każdego pojazdu i każdorazowej wizyty z tym związanej w organie rejestrującym. Wprowadzona formuła profesjonalnej rejestracji pojazdów pozwala na wykonywanie przez podmioty zajmujące się dystrybucją, produkcją lub badaniami pojazdów jazd testowych pojazdami - w ramach prowadzonej działalności.

Możliwość profesjonalnej rejestracji dotyczy nowych (nigdy wcześniej nierejestrowanych) pojazdów samochodowych, ciągników rolniczych, motorowerów lub przyczep. Podmiot uprawniony, po uzyskaniu we właściwym miejscowo starostwie, ważnej przez 1 rok decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wraz z blankietami profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i profesjonalnymi tablicami, może samodzielnie wypełniać profesjonalne dowody rejestracyjne i na ich podstawie przeprowadzać jazdy testowe nowymi pojazdami w ruchu drogowym.

W ustawie opracowano kompleksowe rozwiązania dla nowej formy czasowej rejestracji pojazdów. Aby to zapewnić przedmiotowy akt prawny wprowadził zmiany w kilku ustawach:

- ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych,
- ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń.

#### **Kompleksowe rozwiązania dla tej nowej formy rejestracji uregulowane w przedmiotowych ustawach objęły przede wszystkim:**

- określenie podmiotu uprawnionego do złożenia ww. wniosku oraz doprecyzowanie pojęcia jazdy testowej,
- uregulowanie kwestii złożenia przez uprawniony podmiot wniosku (wraz z wymaganymi dokumentami) o wydanie decyzji o profesjonalnej rejestracji,
- wprowadzenie dokumentu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego z określonym terminem ważności – do 30 dnia od dnia wydania profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, a do 6 miesięcy w przypadku jednostki uprawnionej lub jednostki badawczej producenta,
- możliwość jednorazowego uzyskania przez podmiot uprawniony do 100 blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych (dla producentów pojazdów bez ograniczeń w ilości) oraz wnioskowanej liczby zalegalizowanych profesjonalnych tablic rejestracyjnych oraz możliwość wypełniania blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych w części dotyczącej danych pojazdu, którym będzie wykonywana jazda testowa w ramach profesjonalnej rejestracji pojazdów przez podmiot uprawniony,
- określenie kompetencji organu właściwego (starosty) wydającego decyzje o profesjonalnej rejestracji pojazdów (ważna 1 rok) wraz z blankietami profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i zalegalizowanymi profesjonalnymi tablicami

(tablicą) rejestracyjnymi,

- obowiązki dla podmiotów uprawnionych, w tym: przekazywanie danych do Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP), prowadzenie wykazów do czasu uruchomienia bezpłatnej aplikacji dostępowej do CEP, wypełnianie w części blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, zawiadamiania starosty o zaprzestaniu działalności bądź zmianie stanu faktycznego powodujących zmianę danych podmiotu uprawnionego,
- możliwość wnioskowania przez podmiot uprawniony o wydanie dodatkowych blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych po ich wykorzystaniu albo nowych w związku z ich utratą lub zniszczeniem oraz kwestię zwrotu zarówno blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, jak i profesjonalnych dowodów rejestracyjnych,
- określenie osób uprawnionych do wykonywania jazd testowych w ruchu drogowym z profesjonalnym dowodem rejestracyjnym,
- obowiązek gromadzenia informacji dotyczących profesjonalnej rejestracji w CEP przez starostę, a o zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu tego dowodu przez właściwą jednostkę organizacyjną Policji, Inspekcji Transportu Drogowego lub Żandarmerii Wojskowej,
- opłaty związane z profesjonalną rejestracją pojazdów i zasady ich zmiany,
- delegację do wydania przepisów wykonawczych dla ministra właściwego do spraw transportu dla określenia całokształtu warunków zapewniających funkcjonowanie systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów,
- czynności organów kontroli ruchu drogowego dotyczących zatrzymywania i zwracania profesjonalnych dowodów rejestracyjnych,
- przesłanki uchylenia decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów,
- obowiązkowej ochrony ubezpieczeniowej (ubezpieczenie OC) za szkody powstałe w związku z ruchem na drogach publicznych pojazdów użytkowanych w ramach profesjonalnej rejestracji pojazdów,
- ustawowego odstępstwa dla niektórych warunków technicznych dla homologowanych pojazdów niekompletnych wykonujących jazdy testowe przed zabudową,
- kwestie dotyczące produkcji i legalizacji profesjonalnych tablic rejestracyjnych,
- działania zabronione, sankcje karne oraz kary pieniężne za naruszenia obowiązków ustawowych (nakładane na podmiot uprawniony przez starostę).

Pełne wejście w życie przedmiotowej ustawy nastąpiło w dniu 11 lipca 2021 r., tj. po wejściu w życie art. 80x ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym obowiązek prowadzenia przez podmiot uprawniony wykazu pojazdów używanych przez niego w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i zalegalizowanych profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych realizowany jest w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów. Podmioty uprawnione realizują ten obowiązek poprzez udostępnianą przez ministra właściwego do spraw informatyzacji aplikację webową.

## 1. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Samorządowe organy rejestrujące pojazdy	380	Powiaty w podziale administracyjnym kraju	Stosowanie przepisów i procedur administracyjnych dla wydawania profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i profesjonalnych tablic rejestracyjnych
Wytwórca dowodów rejestracyjnych	1	Komunikat Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2008 r. w sprawie wyboru producenta blankietów dokumentów komunikacyjnych (Dz. Urz. MI z 2008 r. poz. 64) Ustawa o dokumentach publicznych	Zapewnienie produkcji profesjonalnych dowodów rejestracyjnych
Producenci tablic rejestracyjnych	31	na podstawie danych jednostki certyfikującej – Instytutu Transportu Samochodowego	Zapewnienie produkcji profesjonalnych tablic rejestracyjnych na zamówienie organów rejestrujących
Przedsiębiorcy zajmujący się dystrybucją nowych pojazdów,	ok. 3150	Rocznik Branży Motoryzacyjnej (PZPM) 2021/2022	Usprawnienie dystrybucji pojazdów

Jednostki uprawnione/ jednostki badawcze		Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 sierpnia 2021 r. w sprawie wykazu jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających stwierdzenie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego albo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu (Dz. Urz. MI z 2021 r. poz. 34)	Usprawnienie przeprowadzania badań pojazdów
Producenci branży motoryzacyjnej		GUS <a href="https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/zmiany-strukturalne-grup-podmiotow/kwartalna-informacja-o-podmiotach-gospodarki-narodowej-w-rejestrze-regon-rok-2021,7,9.html">https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/podmioty-gospodarcze-wyniki-finansowe/zmiany-strukturalne-grup-podmiotow/kwartalna-informacja-o-podmiotach-gospodarki-narodowej-w-rejestrze-regon-rok-2021,7,9.html</a>	Usprawnienie przeprowadzania testowania pojazdów
Administrator Centralnej Ewidencji Pojazdów – minister właściwy do spraw informatyzacji	1	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.)	Zapewnienie gromadzenia i udostępniania właściwym podmiotom danych określonych dla profesjonalnej rejestracji pojazdów
Organy kontroli ruchu drogowego	3	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.)	Zapewnienie wykonywania kontroli pojazdów wykonujących jazdy testowe w ruchu drogowym oraz czynności związanych z zatrzymywaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego

## 2. Celowość wprowadzenia ustawy – zestawienie porównawcze w odniesieniu do sytuacji sprzed zmiany

Ocena <i>ex-ante</i>	Ocena <i>ex-post</i>
3.1 Zakładane cele (oczekiwany efekt) wprowadzenia ustawy	3.3 Stopień realizacji celów ustawy
<p>Zasadniczym celem ustawy było utworzenie przepisów umożliwiających profesjonalną rejestrację pojazdów, która uprościłaby działalność podmiotów zajmujących się profesjonalnie dystrybucją, produkcją i badaniami w celu wykonywania jazd testowych pojazdami w ramach prowadzonej przez te podmioty działalności, jak również zrównanie uprawnień podmiotów uprawnionych z uprawnieniami już posiadanymi przez analogiczne podmioty w innych państwach członkowskich.</p> <p>Oczekiwanym efektem wprowadzonych przepisów było zmniejszenie obciążeń administracyjnych oraz zapewnienie podmiotom spełniającym określone warunki możliwości czasowego użytkowania w ruchu drogowym pojazdów z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, bez każdorazowej konieczności wizyty we właściwym organie, ale z jednoczesnym zapewnieniem legalności i bezpieczeństwa uczestnictwa tych pojazdów w ruchu drogowym.</p>	<p>Zasadniczy cel ustawy został osiągnięty w odniesieniu do podmiotów zajmujących się dystrybucją, produkcją i badaniami pojazdów.</p> <p>Od dnia 11 lipca 2019 r. mogą one przeprowadzać jazdy testowe pojazdami bez konieczności każdorazowego składania w organie rejestrującym wniosku o czasową rejestrację pojazdu, a od dnia pełnego wejścia w życie przepisów ustawy, tj. od dnia 11 lipca 2021 r. mają możliwość bezpośredniego wprowadzania danych o pojazdach, którymi wykonują testy, do Centralnej Ewidencji Pojazdów, bez konieczności prowadzenia wykazu pojazdów dopuszczanych do ruchu w ramach profesjonalnej rejestracji w formie papierowej (lub elektronicznej).</p> <p>Potwierdzeniem wprowadzenia do prawa polskiego zupełnie nowej formy czasowej rejestracji, z której realnie korzystają podmioty uprawnione, są dane uzyskane z Centralnej Ewidencji Pojazdów, zgodnie z którymi od dnia 11.07.2019 do dnia 11.07.2022 r. 802 przedsiębiorców uzyskało</p>

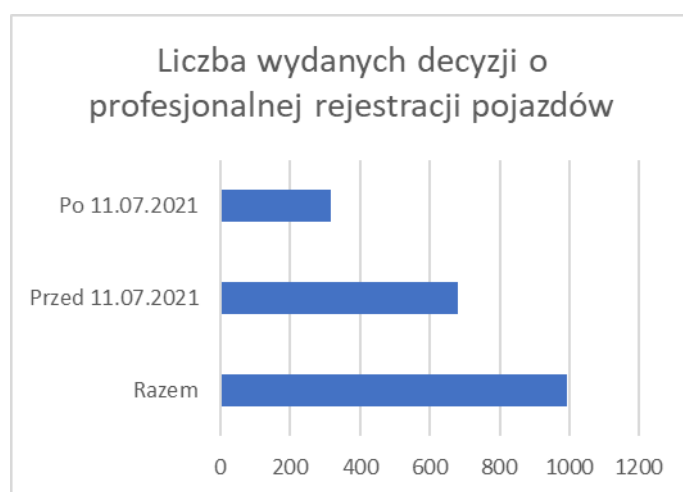
uprawnienie do korzystania z profesjonalnej rejestracji pojazdów, z czego 315 uzyskało te uprawnienia po dniu 11 lipca 2021 r.



Rys. 1. Podmioty uprawnione (w rozumieniu definicji z art. 80s ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) do korzystania z profesjonalnej rejestracji pojazdów (ok. 3150).

Podmioty uprawnione złożyły 573 wnioski do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów o wydanie certyfikatu, który od dnia 11.07.2021 r. jest wymagany do obowiązkowej formy prowadzenia wykazu pojazdów dopuszczanych do ruchu w ramach profesjonalnej rejestracji pojazdów w systemie teleinformatycznym obsługującym Centralną Ewidencję Pojazdów. Odrzuconych zostało 218 takich wniosków.

Od dnia 11 lipca 2019 r. do 11 lipca 2022 r. wydanych zostało przez organy rejestrujące 994 ważnych jeden rok decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, do których wydano 79 548 blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz 3 951 kompletów profesjonalnych tablic rejestracyjnych.



Rys. 2. Liczba wydanych decyzji o profesjonalnej rejestracji.

W ramach profesjonalnej rejestracji pojazdów wykonano jazdy testowe 31 425 pojazdami.

Wejście w życie omawianej ustawy zapewniło polskim firmom i jednostkom badawczym uprawnienia, które pozwalają skuteczniej prowadzić działalność gospodarczą.

Wprowadzone rozwiązania miały jednocześnie uwzględnić kwestię bezpieczeństwa w ruchu drogowym i szczelności całego systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów oraz zapewnić odpowiedzialność podmiotów uprawnionych. W tym celu określono m.in. działania zabronione i odpowiednie sankcje, w tym również procedurę uchylania decyzji administracyjnej przez starostę dla działających niezgodnie z prawem podmiotów uprawnionych do profesjonalnej rejestracji pojazdów. Według uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów danych, spośród 994 wydanych decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów uchylonych zostało 11. Z informacji uzyskanych od uchylających przedmiotowe decyzje starostw powiatowych wynika, że 10 spośród ww. decyzji uchylających zostało wydanych albo na wniosek strony w oparciu o Kpa albo w związku z zakończeniem przez podmiot uprawniony działalności w zakresie produkcji, dystrybucji lub badania pojazdów. Jedna decyzja została uchylona w związku z art. 80zb ust. 1 pkt 8 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. z uwagi na wykonywanie przez podmiot uprawniony jazdy testowej z niewypełnionym blankietem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego.

Oznacza to, że z 994 wydanych decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów uchylono 11 z nich, co stanowi niewiele ponad 1 % wszystkich wydanych decyzji. Jedynie jedno uchylenie decyzji zostało dokonane przez właściwego starostę w związku ze stwierdzeniem działań podmiotu uprawnionego niezgodnych z przepisami ustawy (tj. ok. 0,1 % wszystkich decyzji).



Rys. 3. Wydane i uchylone decyzje o profesjonalnej rejestracji pojazdów.

Wynika z tego, że w okresie funkcjonowania nowych rozwiązań ustawowych nie stwierdzono między innymi takich niepożądanych sytuacji i działań, które skutkowałyby uchyleniem decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, jak:

- prawomocne skazanie za przestępstwo przeciwko mieniu, przestępstwo przeciwko obrotowi gospodarczemu lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów reprezentującego podmiot uprawniony,
- używanie w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego pojazdu, dla którego podmiot uprawniony nie posiadał udokumentowanego prawa do dysponowania nim,
- złożenie niezgodnego z prawdą oświadczenia o utracie lub zniszczeniu blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, profesjonalnych dowodów rejestracyjnych lub profesjonalnych tablic rejestracyjnych,
- przekazanie przez podmiot uprawniony blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub profesjonalnych tablic rejestracyjnych innemu podmiotowi,
- niedopełnienie przez podmiot uprawniony obowiązku prowadzenia wykazu pojazdów dopuszczanych do ruchu w ramach profesjonalnej rejestracji.

Informacje o uchynieniach decyzji potwierdzają również, że w okresie przejściowym trwającym do czasu uruchomienia możliwości prowadzenia wykazu pojazdów dopuszczanych do ruchu w ramach profesjonalnej rejestracji w systemie teleinformatycznym obsługującym Centralną Ewidencję Pojazdów, nie stwierdzono niedopełnienia przez podmioty uprawnione dodatkowych obowiązków na nich nałożonych, tj.:

- nieprzekazania przez podmiot uprawniony, na wezwanie pisemne starosty, zakładu ubezpieczeń lub Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, poświadczonych przez ten podmiot kopii albo wydruku prowadzonego przez niego wykazu w terminie 14 dni od dnia doręczenia tego wezwania,
- nieprzekazania przez podmiot uprawniony organowi podatkowemu właściwemu w sprawach akcyzy, poświadczonych przez ten podmiot, kopii lub wydruku prowadzonego przez niego wykazu, według stanu wpisów dokonanych w tym wykazie na ostatni dzień każdego miesiąca – w terminie do 10 dnia następującego po każdym miesiącu.

W oparciu o dane uzyskane z Centralnej Ewidencji Pojazdów odnośnie do 3-krotnego zatrzymania dowodu rejestracyjnego, a także zebranych informacji odnośnie do uchylonych decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, można również przyjąć, że właściwi starostowie nie nakładali kar pieniężnych na podmioty uprawnione w związku z nieprowadzeniem wykazu pojazdów użytkowanych w ramach profesjonalnej rejestracji pojazdów, a tylko jeden podmiot podlegał karze pieniężnej w wysokości 2000 zł w związku z trzykrotnym zatrzymaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego przez organy



	<p>kontroli ruchu drogowego.</p> <p>Nie jest natomiast możliwe ustalenie w sposób niezaprzeczalny w oparciu o uzyskane dane zgromadzone w Centralnej Ewidencji Pojazdów przypadków, w których podmioty uprawnione nie zwróciły staroście w terminie 30 dni od dnia wygaśnięcia lub uchylecia decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz profesjonalnych tablic rejestracyjnych, a tym samym oszacowania, czy i w jakiej wysokości starostowie nakładali kary pieniężne za niedopełnienie powyższego obowiązku.</p> <p>Powyższe generalnie wskazuje, że dotychczasowe rozwiązania ustawowe zapewniają szczelność i bezpieczeństwo systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów, a podmioty uprawnione zasadniczo przestrzegają prawa w tym obszarze.</p> <p>W aktualnym stanie prawnym podmioty zajmujące się dystrybucją, produkcją lub badaniami pojazdów niezarejestrowanych nie muszą już rejestrować każdego pojazdu w celu odbycia nim jazdy testowej, tylko samodzielnie wypełniają w tym celu profesjonalne dowody rejestracyjne, płacąc przy tym w związku z odbywaniem takiej jazdy jedynie krótko-terminowe obowiązkowe ubezpieczenie OC – co wiąże się z wygodą i oszczędnościami. Od 11 lipca 2021 r., dzięki aplikacji pozwalającej na prowadzenie wykazu testowanych pojazdów bezpośrednio w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów (poprzez bezpłatną aplikację webową), funkcjonalność i bezpieczeństwo tego rozwiązania dodatkowo wzrosły, zarówno po stronie podmiotów uprawnionych, jak i starostów, organów kontroli ruchu drogowego czy zakładów ubezpieczeniowych oraz UFG. Korzyści płynące z tego kompleksowego rozwiązania są pozytywnie odbierane przez zainteresowanych przedstawicieli branży motoryzacyjnej, którzy teraz również mają dostęp do instrumentów z powodzeniem stosowanych od lat w innych państwach członkowskich UE.</p>
<p><b>3.2 Planowane środki realizacji celów ustawy (planowane narzędzia interwencji)</b></p>	<p><b>3.4 Ocena funkcjonowania środków realizacji celów ustawy</b></p>
<p>Cele ustawy miały zostać osiągnięte w wyniku zmian legislacyjnych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustawach oraz wydania na podstawie nowych delegacji ustawowych 2 rozporządzeń ministra właściwego do spraw transportu. Środki realizacji celów ustawy miały zatem charakter normatywny i najistotniejsze wymieniono poniżej.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Określenie podmiotu uprawnionego do wnioskowania o wydanie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wraz z wymaganymi dokumentami, przy jednoczesnym zdefiniowaniu jazdy testowej oraz określeniu osób uprawnionych do wykonywania jazd testowych w ruchu drogowym z profesjonalnym dowodem rejestracyjnym.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zdefiniowanie ustawowo katalogu podmiotów uprawnionych oraz jazd testowych pozwoliło określić, kto będzie mógł skorzystać z profesjonalnej rejestracji pojazdów i w jakim celu. Wraz z procedurą przedkładania stosownych oświadczeń do wniosku o wydanie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów stworzyło to podstawy zupełnie nowego systemu, dzięki któremu w okresie ważności</li> </ol>

2. Określenie organu właściwego do wydawania decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów (ważnej 1 rok) wraz z blankietami profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i zalegalizowanymi profesjonalnymi tablicami rejestracyjnymi oraz jego kompetencji.

3. Obowiązek prowadzenia przez podmiot uprawniony wykazu pojazdów użytkowanych w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i zalegalizowanych profesjonalnych tablic rejestracyjnych.

decyzji (1 rok) możliwe jest okresowe dopuszczenie pojazdów do ruchu drogowego na potrzeby ich testów przez przedsiębiorców o określonym profilu działalności, bez konieczności każdorazowego ich rejestrowania w urzędzie, i tylko pojazdów spełniających wymagania warunków technicznych oraz kierowanych przez osoby wyszczególnione w ustawie.

2. Jako organ właściwy do wydawania decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wraz z blankietami profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i zalegalizowanymi profesjonalnymi tablicami rejestracyjnymi określono starostę. Jest to organ właściwy również w sprawach rejestracji pojazdów, czasowej rejestracji, czasowego wycofania pojazdu z ruchu oraz wyrejestrowania pojazdu. Pozwoliło to na określenie kompetencji i procedur starosty w dużej części opartych o dotychczasowe rozwiązania przyjęte w szeroko rozumianym obszarze rejestracji pojazdów, w tym zapewnienie dostępu urzędów obsługujących starostę do systemów teleinformatycznych pozwalających na pobieranie i wprowadzanie danych bezpośrednio do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Starostowie pełnią również funkcje kontrolne wobec podmiotów uprawnionych. Wykonywanie zadań w zakresie profesjonalnej rejestracji pojazdów przez starostów jest właściwym środkiem współtworzącym system zapewniający realizację celów omawianej ustawy.

3. Obowiązek prowadzenia przez podmiot uprawniony wykazu pojazdów użytkowanych w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i zalegalizowanych profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych miał zapewnić właściwe zarządzanie informacją o pojazdach użytkowanych w ramach profesjonalnej rejestracji z punktu widzenia działań organów kontroli drogowej oraz wykrywalności nieprawidłowości w użytkowaniu tych pojazdów w ruchu drogowym. Ocenia się, że cel ten został osiągnięty dzięki funkcjonowaniu ww. wykazu. Od dnia pełnego wejścia w życie przepisów ustawy tj. od 11 lipca 2021 r. obowiązek prowadzenia przez podmiot uprawniony wykazu pojazdów używanych przez niego w ruchu drogowym realizowany jest w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, dzięki czemu dane i informacje o tych pojazdach gromadzone są w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Podmioty uprawnione realizują ten obowiązek poprzez udostępnianą przez ministra właściwego do spraw informatyzacji bezpłatną aplikację webową. Uwzględniając potrzebę zapewnienia odpowiedniego czasu na przygotowanie ww. rozwiązania, przez okres do 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy podmiot uprawniony był obowiązany prowadzić wykaz pojazdów w formie



4. Określenie działań zabronionych, sankcji karnych oraz kar pieniężnych w określonych przypadkach nakładanych na podmioty uprawnione, zarówno poprzez zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, jaki i zmiany w ustawie – Kodeks wykroczeń oraz ustawie o transporcie drogowym. Określenie procedury uchylenia decyzji przez starostę.

papierowej lub elektronicznej. Zarówno w sytuacji prowadzenia ww. wykazu w okresie przejściowym, jak i w sytuacji prowadzenia go w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, za brak jego prowadzenia określona została administracyjna kara pieniężna w wysokości 2000 zł oraz konsekwencja w postaci uchylenia decyzji przez starostę i 2-letni zakaz wnioskowania o wydanie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów. Zebrane dane z CEP o uchynieniach decyzji w okresie obowiązywania ustawy wskazują, że nie było stwierdzonego przypadku nieprowadzenia przedmiotowego wykazu przez podmiot uprawniony.

4. Ustawa określiła czyny zabronione stanowiące wykroczenie w rozumieniu przepisów Kodeksu wykroczeń, tj. korzystanie z profesjonalnych dowodów rejestracyjnych lub profesjonalnych tablic rejestracyjnych, nie będąc do tego podmiotem uprawnionym, albo wykonywanie jazdy testowej przez podmiot uprawniony bez wypełnionego profesjonalnego dowodu rejestracyjnego. Wprowadziła kary pieniężne nakładane na podmiot uprawniony, który nie zwrócił staroście w terminie blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych czy profesjonalnych tablic rejestracyjnych (3000 zł) lub który nie prowadzi wykazu pojazdów dopuszczanych do ruchu (5000 zł) lub któremu trzykrotnie w ciągu danego roku kalendarzowego zatrzymano profesjonalny dowód rejestracyjny (2000 zł). Zabroniono wykonywania przewozu drogowego pojazdem dopuszczonym do ruchu w ramach profesjonalnej rejestracji (kara 5000 zł). Poza powyższymi działaniami określono przypadki, w których starosta zobowiązany jest do uchylenia decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów i zapisano możliwość ponownego wnioskowania o wydanie kolejnej decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym nastąpiło jej uchylenie.

Określając działania zabronione, odpowiednie sankcje i kary pieniężne związane z profesjonalną rejestracją pojazdów, w tym również procedurę uchylania decyzji administracyjnej przez starostę dla działających niezgodnie z prawem podmiotów uprawnionych, zapewniono szczelność i bezpieczeństwo systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów. Zapobieżono nieprawidłowemu korzystaniu z profesjonalnej rejestracji pojazdów oraz zapewniono mechanizmy służących legalnemu i bezpiecznemu użytkowaniu pojazdów w ruchu drogowym w ramach profesjonalnej rejestracji pojazdów, jak również ponoszenie odpowiedzialności przez podmioty uprawnione. Dostępne informacje, m.in. o znikomej ilości nakładanych kar pieniężnych, uchylanych decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów czy też przypadkach trzykrotnego zatrzymania podmiotowi

5. Wprowadzenie, poprzez zmiany w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, przeznaczonego specjalnie na potrzeby profesjonalnej rejestracji systemu zawierania krótkoterminowych ubezpieczeń obowiązkowych OC przez posiadaczy pojazdów do jazd testowych.

6. Określenie w drodze rozporządzeń wykonawczych ministra właściwego do spraw transportu całokształtu warunków zapewniających prawidłowe funkcjonowanie systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów

uprawnionemu w danym roku kalendarzowym profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, potwierdzają skuteczność pod względem prewencyjnym przyjętych środków.

5. Wprowadzone rozwiązania w zakresie ubezpieczeń obowiązkowych OC uwzględniają m.in. możliwość zawarcia umowy krótkoterminowej, nie naruszając innych możliwości zawarcia takiej umowy wskazanych obecnie w tej ustawie; możliwość zwrotu składki po zawarciu umowy ubezpieczenia; wyłączenia od niektórych przepisów ubezpieczeniowych, a także konieczność określenia, kiedy powstaje obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia OC. Ocenia się, że dzięki zmianom w prawie ubezpieczeniowym oceniana ustawa zapewniła obowiązkową ochronę ubezpieczeniową (ubezpieczenie OC) za szkody powstałe w związku z ruchem na drogach publicznych pojazdów użytkowanych w ramach profesjonalnej rejestracji pojazdów, uwzględniając przy tym specyfikę nowego systemu czasowego dopuszczania pojazdów do jazd testowych. W okresie przejściowym, w którym wykaz pojazdów dopuszczanych do ruchu w ramach profesjonalnej rejestracji prowadzono papierowo lub elektronicznie (a nie w Centralnej Ewidencji Pojazdów), był obowiązek jego przekazywania m.in. do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, tak więc od początku właściwe podmioty miały możliwość weryfikacji obowiązków ubezpieczeniowych.

6. Wykonując nową delegację ustawową art. 80zc ustawy – Prawo o ruchu drogowym minister właściwy do spraw transportu wydał 2 rozporządzenia:  
– rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie profesjonalnej rejestracji pojazdów, stosowanych oznaczeń oraz opłat związanych z profesjonalną rejestracją pojazdów (Dz. U. poz. 546 z późn. zm.),  
– rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie warunków produkcji i sposobu dystrybucji profesjonalnych tablic rejestracyjnych i znaków legalizacyjnych oraz trybu legalizacji profesjonalnych tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 547 z późn. zm.).

Regulacje ujęte w tych rozporządzeniach pozwoliły skutecznie określić całokształt warunków zapewniających prawidłowe funkcjonowanie systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów wprowadzonego omawianą ustawą. Przede wszystkim określono szczegółowe czynności starosty w sprawach związanych z profesjonalną rejestracją pojazdów; wzory dokumentów i oznaczeń związanych z profesjonalną rejestracją pojazdów; zakres wypełniania blankietu profesjonalnego

	<p>dowodu rejestracyjnego przez starostę i podmiot uprawniony oraz szczegółowe wysokości opłaty za wydanie dokumentów i oznaczeń związanych z profesjonalną rejestracją pojazdów. Opracowane rozwiązania w sposób najbardziej korzystny dla podmiotów uprawnionych oraz starostw powiatowych i z uwzględnieniem już funkcjonujących systemów produkcji i dystrybucji dokumentów komunikacyjnych oraz tablic rejestracyjnych, zapewniają wprowadzanie do obrotu odpowiednio zabezpieczonych profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz wyróżniających się w ruchu drogowym profesjonalnych tablic rejestracyjnych. Określono wysokości opłat za blankiet profesjonalnego dowodu rejestracyjnego (10 zł), decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdu (100 zł), profesjonalne tablice rejestracyjne (80 zł za komplet tablic samochodowych) i znak legalizacyjny (12,50 zł), uwzględniając przy tym koszty czynności administracyjnych i koszty produkcji dokumentów i oznaczeń.</p>
--	---

### 3. Koszty i korzyści związane z funkcjonowaniem ustawy (zakładane i faktyczne, w tym korzyści i koszty dla podmiotów niebędących bezpośrednio w zakresie oddziaływania ustawy)

4.1 Sytuacja przed wejściem w życie ustawy (scenariusz bazowy)	4.2 Korzyści z przyjęcia ustawy zakładane przed jej wejściem w życie:	4.4 Faktyczne korzyści wynikające z funkcjonowania ustawy
<p>– <b>Budżet państwa, JST i inne jednostki SFP</b></p> <p>– <b>Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców</b></p> <p>– <b>Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe</b></p> <p>– <b>Rynek pracy</b></p> <p>Brak regulacji umożliwiającej tzw. profesjonalną rejestrację pojazdów, czyli formy rejestracji umożliwiającej czasowe użytkowanie w ruchu drogowym pojazdów, z możliwością wydawania przez organy rejestrujące pojazdy jednorazowo większej liczby blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, które będą wypełniane przez uprawnione podmioty dla konkretnego pojazdu prowadzanego do ruchu drogowego.</p> <p>Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym starosta dokonuje czasowej rejestracji każdego pojazdu odrębnie na wniosek: – właściciela pojazdu w celu wywozu pojazdu za granicę, przejazdu pojazdu z miejsca jego zakupu lub odbioru na terytorium RP albo przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy (art. 74 ust. 2 pkt 2), – jednostki uprawnionej lub jednostki badawczej producenta pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, w celu przeprowadzenia odpowiednich badań (art. 74 ust. 2 pkt 3)</p>	<p>– <b>Budżet państwa, JST i inne jednostki SFP</b></p> <p><i>Korzyści (wpływ) dla JST (organy rejestrujące pojazdy – starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu) i Fundusz - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</i></p> <p>Korzyści z przyjęcia ustawy oszacowano przy zastosowaniu przyjętej w OSR ex-ante metody obliczeń (Punkt 6 strona 6)</p> <p>Oszacowania korzyści (wpływów) dla JST (organy rejestrujące pojazdy – starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu) i Fundusz - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców dokonano w kilku wariantach w zależności od przyjętego rozmiaru działalności i wybranego przypadku liczb pojazdów rejestrowanych w czasowej rejestracji (wydanie pozwolenia czasowego albo pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania).</p> <p>Wniosek ogólny z „Opisu oddziaływania regulacji na organy rejestrujące pojazdy (JST) i centralną ewidencję pojazdów” według dokonanej tam analizy był taki, iż niezależnie od przesłanek stanowiących podstawę korzystania z profesjonalnej rejestracji pojazdów innych niż przestanki stanowiące obecnie podstawę czasowej rejestracji pojazdów, dokonane porównanie projektowanej profesjonalnej rejestracji pojazdów z wydanymi blankietami profesjonalnych dowodów rejestracyjnych (bez potrzeby rejestracji każdego pojazdu oddzielnie) z czasową rejestracją pojazdów z wydanym pozwoleniem czasowym albo z wydanym pozwoleniem czasowym do wielokrotnego stosowania pozwala ocenić, że: – organy rejestrujące (JST) oraz CEP hipotetycznie otrzymają mniejsze wpływy z profesjonalnej rejestracji pojazdów w porównaniu z czasową rejestracją pojazdów z wydanym pozwoleniem czasowym, ale uzyskają większe wpływy z profesjonalnej rejestracji pojazdów w porównaniu z czasową rejestracją pojazdów z wydanym pozwoleniem czasowym do wielokrotnego stosowania. Podkreślono natomiast znaczenie korzyści z oszczędności czasu w wyniku</p>	<p>– <b>Budżet państwa, JST i inne jednostki SFP</b></p> <p><i>Korzyści (wpływ) dla JST (organy rejestrujące pojazdy – starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu) i Fundusz - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</i></p> <p><i>JST (organy rejestrujące pojazdy – starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu)</i></p> <p>Z uzyskanych danych z CEP wynika, że w ocenianym okresie funkcjonowania ustawy 802 przedsiębiorców/podmiotów uprawnionych uzyskało 994 ważne 1 rok decyzje o profesjonalnej rejestracji. Do decyzji tych wydano łącznie 79 548 blankietów oraz 3951 kompletów profesjonalnych tablic rejestracyjnych (założono najczęściej używane tablice samochodowe). Zatem szacunkowo organy rejestrujące (JST) ogółem uzyskały przychody w wysokości 1 260 347 zł (994 x opłata za decyzję w wys. 100 zł + 79548 x opłata za blankiet profesjonalnego dowodu rejestracyjnego w wys. 10 zł + 3951 x opłata a komplet profesjonalnych tablic rejestracyjnych w wys. 80 zł + 3951 x opłata za nalepki legalizacyjne w wys. 12,5 zł) z tytułu opłat administracyjnych za wydawanie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wraz z blankietami profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz zalegalizowanymi profesjonalnymi tablicami rejestracyjnymi.</p> <p>Gdyby natomiast dla takiej samej liczby pojazdów organy rejestrujące hipotetycznie musiały wydać na wniosek przedsiębiorców 79 548 pozwoleń czasowych w ramach rejestracji czasowej to szacunkowo uzyskałyby przychody w wysokości 4 852 428 zł (opłata za czasowe tablice rejestracyjne w wys. 30 zł + 12,5 zł + opłata za pozwolenie czasowe w wys. 18,5 zł x 79548). A gdyby musiały wydać na wniosek przedsiębiorców 3615 pozwoleń czasowych do wielokrotnego stosowania (każdy dla 22 pojazdów) w ramach rejestracji czasowej to szacunkowo uzyskałyby przychody w wysokości 1 464 075 (opłata za pozwolenie czasowe do wielokrotnego stosowania w wys. 362,50 zł + 30 zł + 12,50 zł x 3615)</p>

	<p>wprowadzenia profesjonalnej rejestracji pojazdów dla JST. Założono ogólnie, że te oszczędności czasowe będą n-krotnością odpowiadającą liczbie wydanych blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych.</p> <p><b>– Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców</b></p> <p><i>Korzyści (wpływ) dla przedsiębiorców - podmiotów uprawnionych oraz producentów tablic rejestracyjnych</i></p> <p>Korzyści z przyjęcia ustawy oszacowano przy zastosowaniu przyjętej w OSR ex-ante metody obliczeń (Punkt 6 strona 6)</p> <p>Oszacowania korzyści (wpływów) dla przedsiębiorców czyli podmiotów uprawnionych do profesjonalnej rejestracji pojazdów dokonano w kilku wariantach w zależności od przyjętego rozmiaru działalności i wybranego przypadku liczb pojazdów rejestrowanych w czasowej rejestracji (wydanie pozwolenia czasowego albo pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania). Przyjęto określone w projekcie ustawy górne granice wysokości opłat za wydanie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów (100 zł) oraz blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego (20 zł).</p> <p>W zależności od wariantu szacunki wahały się od neutralnego wpływu wprowadzenia profesjonalnej rejestracji pojazdów na koszty podmiotów uprawnionych, przez niższy koszt podmiotów uprawnionych (czasowa rejestracja na pozwoleniach czasowych) lub wyższy koszt podmiotów uprawnionych (czasowa rejestracja na pozwoleniu czasowym do wielokrotnego stosowania). Podkreślono natomiast korzyści z oszczędności czasu</p>	<p>Zatem można przyjąć, że hipotetycznie JST jako ogół nie osiągnęły korzyści z wejścia w życie ustawy w formie zwiększonych przychodów, jednak należy mieć na uwadze, że uzyskały w zamian zmniejszenie czynności administracyjnych związanych z czasowym dopuszczaniem pojazdów do ruchu oraz znaczne korzyści w oszczędności czasu.</p> <p><i>Fundusz CEPiK</i></p> <p>W przypadku szacowanych wpływów do CEP w oparciu o uzyskane dane to ogółem szacunkowo do CEP wpłynęła kwota 41749,5 z tytułu opłat ewidencyjnych za wydanie 79548 blankietów oraz 3951 kompletów profesjonalnych tablic rejestracyjnych (79548 x 0,5 zł + 3951 x 0,5 zł).</p> <p>Gdyby przy takiej samej liczbie pojazdów do CEP wpływała opłata ewidencyjna w ramach rejestracji czasowej każdego pojazdu i wydania pozwolenia czasowego i tablic rejestracyjnych samochodowych to szacunkowo do CEP wpłynęłoby również kwota 41749,5 z tytułu opłat ewidencyjnych. Gdyby jednak dla takiej liczby pojazdów wpływała opłata ewidencyjna w ramach rejestracji czasowej z wydaniem pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania (każde dla 22 pojazdów), wtedy szacunkowo do CEP wpłynęłoby 3615 zł (0,5 zł za pozwolenie czasowe do wielokrotnego stosowania + 0,5 zł za zalegalizowane tablice rejestracyjne x 3615 pozwoleń czasowych do wielokrotnego stosowania)</p> <p>Zatem można przyjąć, że dla CEP wpływy w ramach profesjonalnej rejestracji są większe niż gdyby hipotetycznie podmioty uprawnione skorzystały dla wszystkich pojazdów z niedostępnej już możliwości uzyskania pozwoleń czasowych do wielokrotnego stosowania, a takie same, gdyby dla wszystkich pojazdów podmioty te uzyskały pozwolenie czasowe.</p> <p>Należy natomiast podkreślić, że obecnie trwa proces legislacyjny projektu ustawy, która zakłada rezygnację z pobierania opłaty ewidencyjnej na rzecz Funduszu - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców m.in. za wydawanie dokumentów i oznaczeń w ramach czasowej rejestracji oraz profesjonalnej rejestracji pojazdów.</p> <p><b>– Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców</b></p> <p><i>Korzyści (wpływ) dla przedsiębiorców - podmiotów uprawnionych oraz producentów tablic rejestracyjnych</i></p> <p><i>Korzyści (wpływ) dla przedsiębiorców - podmiotów uprawnionych.</i></p> <p>Ocenia się, że faktyczne korzyści objęły zmniejszenie kosztów administracyjnych oraz - w ujęciu niepieniężnym - oszczędność czasu i zmniejszenie stosowanej dokumentacji.</p> <p>Z uzyskanych danych z CEP wynika, że w ocenianym okresie funkcjonowania ustawy 802 przedsiębiorców/podmiotów uprawnionych uzyskało 994 ważne 1 rok decyzje o profesjonalnej rejestracji. Do decyzji tych wydano łącznie 79 548 blankietów, a zatem średnio każdy przedsiębiorca uzyskał około 99,187 szt. blankietów (których liczbę na potrzeby ułatwienia obliczeń porównawczych zaokrąglono do 100 szt.). Przyjmując, że każdy z podmiotów uprawnionych wykorzystał uzyskane blankiety do przeprowadzenia jazdy testowej i średnio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uzyskał 1 decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów (994/802 = 1,2 decyzji zaokrąglone dla ułatwienia obliczeń do 1 decyzji)</li> <li>- zamówił 4 komplety najczęściej użytkowanych zwyczajnych profesjonalnych tablic rejestracyjnych (3951 wydanych ogółem kompletów tablic / 802</li> </ul>
--	--	--

	<p>w wyniku wprowadzenia profesjonalnej rejestracji pojazdów dla podmiotów uprawnionych.</p> <p>W ujęciu niepieniężnym dla sektora mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw założono ograniczenie obciążeń administracyjnych powodujące ułatwienie prowadzonej działalności gospodarczej i skrócenie czasu na załatwianie czynności administracyjnych związanych z czasową rejestracją pojazdów. Zakładając, że dotychczasowa czasowa rejestracja 1 pojazdu zajmuje wnioskodawcy szacunkowo 1 h czasu spędzonego na czynnościach urzędowych w organie rejestrującym pojazdy, co przy założeniu rejestracji 100 pojazdów rocznie oznacza 100 wizyt i 100 h dla 1 przedsiębiorcy, a dla całej uprawnionej populacji (20 tys.) – 2 mln h rocznie. W wyniku profesjonalnej rejestracji, przedsiębiorca otrzyma 100 blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych przy 1 wizycie – trwającej do ok. 3 h, oszczędności czasowe wynosić zatem będą 97 h dla 1 przedsiębiorcy, dla całej populacji 1,94 mln h rocznie.</p> <p>Oszacowania korzyści (wpływów) dla producentów tablic rejestracyjnych dokonano w kilku wariantach i w zależności od wybranego przypadku szacunki wskazywały wpływ profesjonalnej rejestracji na producentów tablic rejestracyjnych skutkujący albo mniejszym zarobkiem (czasowa rejestracja na pozwoleniach czasowych) albo wyższym zarobkiem (czasowa rejestracja na pozwoleniu czasowym do wielokrotnego stosowania).</p>	<p>podmioty = ok. 4), to opłaty administracyjne (opłaty za dokumenty i oznaczenia oraz opłata ewidencyjna w wysokości 0,5 zł) jakie poniósł podmiot uprawniony do wykonania jazd testowych 100 pojazdami w oparciu o profesjonalną rejestrację wyniósł <math>100 \times 10 \text{ zł} + 100 \text{ zł} + 100 \times 0,5 \text{ zł} + 4 \times 80 \text{ zł} + 4 \times 12,5 \text{ zł} + 4 \times 0,5 \text{ zł} = 1442 \text{ zł}</math></p> <p>Gdyby natomiast podmiot uprawniony dla takiej samej liczby pojazdów chciał skorzystać na potrzeby ich czasowego dopuszczenia do ruchu z czasowej rejestracji pojazdu, w ramach której można uzyskać na wniosek pozwolenie czasowe odrębnie dla każdego pojazdu albo pozwolenie czasowe do wielokrotnego stosowania (na którym można było dopuścić czasowo do ruchu do 22 pojazdów – rozwiązanie już uchylone w ustawie), to wtedy odpowiednio podmiot uprawniony poniósłby szacunkową opłatę administracyjną: - 61 zł (30 zł + 12,5 zł + 18,5 zł) + 1 zł (opłata ewidencyjna) x 100 zł = 6200 zł - przy czasowej rejestracji na pozwolenia czasowe, albo - 405,50 (362,50 zł + 30 zł + 12,50 zł) + 0,5 zł (opłata ewidencyjna) x 5 = 2027,5 zł - przy czasowej rejestracji na pozwolenia czasowe do wielokrotnego stosowania</p> <p>W związku z powyższym szacuje się, że średnio każdy przedsiębiorca miał niższe opłaty administracyjne związane z wykonaniem jazd testowych w oparciu o nowe rozwiązania ustawowe profesjonalnej rejestracji o: - 4758 zł – w odniesieniu do uzyskania pozwoleń czasowych, - 635,5 – w odniesieniu do uzyskanie pozwoleń czasowych do wielokrotnego stosowania.</p> <p>Należy podkreślić, że w OSR ex-ante przyjęto koszt blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego na poziomie 20 zł czyli górnej granicy określonej w ustawie, natomiast rzeczywisty koszt blankietu określony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu to 10 zł za blankiet.</p> <p>Korzyści z funkcjonowania ustawy dla podmiotów uprawnionych są również dostrzegalne w odniesieniu do oszczędności czasu. Przyjmując ogólne założenie z OSR ex-ante oraz zebrane dane z CEP (rzeczywista liczba 802 przedsiębiorców/podmiotów uprawnionych, dla których w sumie wydano 994 decyzje, gdzie uzyskanie 1 decyzji to 3h wizyta w urzędzie) szacuje się, że ilość czasu spędzona w urzędzie przez ogół podmiotów uprawnionych to 2982 h. Ten czas pozwolił uzyskać 79 548 blankietów. Gdyby podmioty uprawnione chciały uzyskać np. 79 548 pozwoleń czasowych w ramach czasowej rejestracji (1h wizyta w urzędzie) to szacunkowo spędziłyby na czynnościach urzędowych prawie 80 tysięcy godzin. W takim wariancie podmioty uprawnione łącznie zaoszczędziły około 76 tysięcy godzin.</p> <p><i>Korzyści (wpływ) dla przedsiębiorców – producentów tablic.</i></p> <p>Z uzyskanych danych z CEP wynika, że w ocenianym okresie funkcjonowania ustawy 802 przedsiębiorców/podmiotów uprawnionych uzyskało od organów rejestrujących 79 548 blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz 3951 kompletów profesjonalnych tablic rejestracyjnych. Przyjmując, że są to komplety najczęściej używanych tablice samochodowych profesjonalnych, a koszt wyprodukowania takiego kompletu to 50% opłaty za jego wydanie tj. 80 zł /2 czyli 40 zł, to ogólnie producenci tablic na produkcji tych tablic uzyskali przychody w wysokości 158 040 zł.</p> <p>Gdyby dla takiej samej zakładanej liczby dopuszczonych do ruchu pojazdów czyli 79548 producenci tablic musieliby wyprodukować 79 548 kompletów czasowych tablic rejestracyjnych wydawanych wraz z pozwoleniem czasowym to</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe</b> Nie oceniano wpływu wprowadzenia profesjonalnej rejestracji pojazdów na rodziny, obywateli oraz gospodarstwa domowe.</li> <li>–</li> <li>– <b>Rynek pracy</b> – Nie przewidywano wpływu przedmiotowej ustawy na rynek pracy.</li> <li>– <b>Pozostałe</b> Nie dotyczy</li> </ul>	<p>wtedy by uzyskali szacunkowo przychody w wysokości 3 181 920 zł. Gdyby natomiast podmioty uprawnione dla omawianej liczby pojazdów skorzystały z pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania, przy którym do 22 pojazdów może zostać czasowo dopuszczonych do ruchu drogowego z wykorzystaniem jednego kompletu tablic rejestracyjnych, wtedy szacunkowo przychód producentów wyniósłby 144 600 zł (3615 x 40).</p> <p>W związku z powyższym szacunkowo wpływ profesjonalnej rejestracji na producentów tablic rejestracyjnych wiąże się albo z wyraźnie mniejszym zarobkiem (czasowa rejestracja na pozwoleniach czasowych zamiast profesjonalnej rejestracji) albo nieznacznie wyższym zarobkiem (czasowa rejestracja na pozwoleniu czasowym do wielokrotnego stosowania zamiast profesjonalnej rejestracji).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe</b> – Wpływu wprowadzenia profesjonalnej rejestracji pojazdów na rodziny, obywateli oraz gospodarstwa domowe nie podlega ocenie.</li> <li>–</li> <li>– <b>Rynek pracy</b> – Nie przewidywano wpływu przedmiotowej ustawy na rynek pracy.</li> <li>– <b>Pozostałe</b> – Nie dotyczy</li> </ul>
	<b>4.3 Koszty związane z funkcjonowaniem ustawy zakładane przed jej wejściem w życie</b>	<b>4.5 Faktyczne koszty związane z funkcjonowaniem ustawy</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Budżet państwa, JST i inne jednostki SFP</b> Założono, że wejście w życie przedmiotowej regulacji nie spowoduje obciążeń po stronie budżetu państwa ani nie będzie stanowiło podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki na cele w niej wskazane.</li> <li>Zgodnie z przyjętym ustaleniem w konsultacjach międzyresortowych projektu ustawy, koszty związane z przygotowaniem i utrzymaniem rozwiązania pozwalającego gromadzić dane związane z profesjonalną rejestracją pojazdów w Centralnej Ewidencji Pojazdów będą pokryte ze środków Funduszu Celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów (CEP), który na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym służy finansowaniu rozwoju i utrzymaniu CEP.</li> <li>– <b>Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców</b> – Nie dotyczy</li> <li>– <b>Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe</b> – Nie dotyczy</li> <li>– <b>Rynek pracy</b> – Nie przewidywano wpływu przedmiotowej ustawy na rynek pracy.</li> <li>– <b>Pozostałe</b> Nie dotyczy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Budżet państwa, JST i inne jednostki SFP</b> Ocena się, że wejście w życie ustawy nie spowodowało kosztów po stronie budżetu państwa i konieczności ubiegania się o dodatkowe środki na jej cele.</li> <li>Koszt czynności administracyjnych organów rejestrujących (JST) związany z wydawaniem decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i zalegalizowanych tablic rejestracyjnych został uwzględniony w wysokości opłat za ich wydanie, które to opłaty stanowią dochód powiatu.</li> <li>Przygotowanie i utrzymanie rozwiązania pozwalającego gromadzić dane związane z profesjonalną rejestracją pojazdów w Centralnej Ewidencji Pojazdów zostało pokryte ze środków Funduszu Celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów (CEP), który na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym służy finansowaniu rozwoju i utrzymaniu CEP.</li> <li>– <b>Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców</b> – Nie dotyczy</li> <li>– <b>Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe</b> – Wpływ wprowadzenia profesjonalnej rejestracji pojazdów na rodziny, obywateli oraz gospodarstwa domowe nie podlega ocenie.</li> <li>– <b>Rynek pracy</b> – Przedmiotowa ustawa nie wpłynęła na rynek pracy.</li> </ul>



#### 4. Ewaluacja efektów według mierników podanych w OSR / teście regulacyjnym

##### 5.1 Zmiana wartości miernika zakładana

##### 5.2 Zmiana wartości miernika osiągnięta

W OSR *ex-ante* projektu ustawy założono poniższe mierniki, dla oceny skali korzystania przez uprawnione podmioty z profesjonalnej rejestracji, nie zakładano natomiast ich wartości:

1. Liczba złożonych wniosków o profesjonalną rejestrację pojazdów.
2. liczba wydanych blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i kompletów profesjonalnych tablic rejestracyjnych.
3. Liczba podmiotów korzystających z profesjonalnej rejestracji pojazdów,
4. Wysokość nałożonych na podmioty uprawnione kar pieniężnych określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Dane za okres od dnia 11 lipca 2019 r. do 11 lipca 2022 r.

1. Liczba złożonych wniosków o profesjonalną rejestrację pojazdów: tego typu dane nie są gromadzone w Centralnej Ewidencji Pojazdów, jednak przy liczbie 994 decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wydanych przez starostów można przyjąć, że liczba wniosków również wynosi 994 albo jest nieznacznie wyższa (wnioski zakończone decyzją odmowną).
2. Liczba wydanych blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych i kompletów profesjonalnych tablic rejestracyjnych: 79 548.
3. Liczba podmiotów korzystających z profesjonalnej rejestracji pojazdów: 802.
4. Wysokość nałożonych na podmioty uprawnione kar pieniężnych określonych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym:

Informacja o karach pieniężnych określonych w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, a nakładanych na podmioty uprawnione przez poszczególnych starostów, nie znajduje się w danych gromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Bazując jednak na uzyskanych z tego systemu danych m.in. o uchyniach decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów i trzykrotnych zatrzymaniach dowodu rejestracyjnego można przyjąć, że:

- powinno zostać nałożonych 2000 zł kary pieniężnej na 1 podmiot uprawniony, któremu trzykrotnie w ciągu danego roku kalendarzowego zatrzymano profesjonalny dowód rejestracyjny (art. 140ma ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym – wysokość kary pieniężnej 2000 zł),
- nie zostały nałożone kary za nieprowadzenie wykazu, o którym mowa w art. 80x ust. 1 (kara pieniężna w wysokości 5000 zł na podstawie obowiązującego od 11 lipca 2021 r. art. 140ma ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) ani za nieprowadzenie wykazu, o którym mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 79, z późn. zm.) (kara pieniężna w wysokości 5000 zł na podstawie obowiązującego w okresie przejściowym art. 6 ust. 1 ww. ustawy z dnia 24 listopada 2017 r.).

Nie jest natomiast możliwe ustalenie w sposób niezaprzeczalny w oparciu o uzyskane dane zgromadzone w Centralnej Ewidencji Pojazdów przypadków, w których podmioty uprawnione nie zwróciły staroście w terminie 30 dni od dnia wygaśnięcia lub uchynienia decyzji o

profesjonalnej rejestracji pojazdów, blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz profesjonalnych tablic rejestracyjnych (art. 140 ma ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Tym samym nie można w oparciu o uzyskane dane oszacować wysokość kar pieniężnych, które potencjalnie mogły zostać nałożone na podmioty uprawnione na podstawie art. 140 ma ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym), zgodnie z którym w przypadku niedopełnienia powyższego obowiązku podmiot uprawniony podlega karze pieniężnej w wysokości 3000 zł.

## 5. Przyczyny różnic między założonymi a osiągniętymi rezultatami (koszty, korzyści, wartości mierników)

Na etapie opracowania OSR *ex-ante*, w pkt 12 dotyczącym sposobu przeprowadzenia ewaluacji projektu i określenia mierników do oceny efektywności wdrożonej ustawy wskazano, jakie będą mierniki, ale nie określono jakie są oczekiwane wartości tych mierników, na podstawie których nastąpi ocena efektywności wdrożonej ustawy.

Jednocześnie należy podkreślić, że OSR *ex-ante* dla tej ustawy i przejęte w nim założenia oraz szacunki, przygotowane zostały dla projektu ustawy, który uwzględniał możliwość stosowania przepisów tej ustawy również wobec pojazdów już zarejestrowanych (używanych). Zatem również liczba podmiotów, które mogły potencjalnie skorzystać z nowych rozwiązań była zakładana na znacznie wyższym poziomie, gdyż uwzględniała ona również przedsiębiorców zajmujących się obrotem wyłącznie używanymi pojazdami (łącznie szacowano na poziomie OSR *ex-ante* grupę przedsiębiorców zajmujących się dystrybucją pojazdów na ok. 20 000). Tymczasem na etapie rozpatrywania projektu przez Senat RP wprowadzono do procedowanej ustawy poprawkę ograniczającą zasięg ustawy polegającą na tym, że przedmiotem decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów są wyłącznie pojazdy niezarejestrowane wcześniej na terytorium RP i za granicą. Poprawki te były motywowane koniecznością uszczelnienia systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów i zapewnienia jego bezpiecznego wkomponowania w system prawny uwzględniając między innymi dbałość o kwestie podatkowe i legalność obrotu pojazdami. Ich przyjęcie na tym etapie legislacyjnym (już bez wprowadzania zmian w OSR z uwagi na etap) stanowiło o zakończeniu procesu legislacyjnego ustawy wprowadzającej profesjonalną rejestrację pojazdów.

W związku z powyższym nie jest możliwe wskazanie miarodajnych różnic (a tym samym ich przyczyn) pomiędzy pierwotnymi założeniami OSR *ex-ante* a finalną formą przyjętej ustawy i osiągniętymi dzięki niej rezultatami. Przy czym zasadnicze cele ustawy zostały osiągnięte, co zostało wykazane w poprzednich punktach OSR *ex-post*.

## 6. Ocena obowiązków informacyjnych wynikających z ustawy

l.p.	Obowiązek informacyjny (OI)  (w tym jednostka redakcyjna, tj. nr artykułu)	Możliwy sposób redukcji wraz z uzasadnieniem					
		uchylenie OI	zmniejszenie częstotliwości wykonywania OI	zastąpienie trybu papierowego elektronicznym	zmniejszenie wymaganego zakresu informacji	uproszczenie formularza lub zamieszczenie formularza na stronie internetowej	skorzystanie z danych znajdujących się w danym organie lub w innych instytucjach
1.	Art. 5 ust. 1, 2 i 4 - do czasu umożliwienia prowadzenia wykazu, o którym mowa w art. 80x ustawy zmienianej w art. 1, w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, prowadzi w postaci papierowej lub elektronicznej wykaz pojazdów używanych przez niego w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu	X  Wejście w życie w dniu 11 lipca 2021 r. przepisu art. 80x umożliwiającego o prowadzenie wykazu w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów spowodowało					

	<p>rejestracyjnego i zalegalizowanych profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych, zwany dalej „wykazem”.</p> <p>Wykaz prowadzi się oddzielnie dla każdej decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów.</p> <p>Podmiot uprawniony przechowuje wykaz w swojej siedzibie albo oddziale przez okres 5 lat od dnia, w którym upłynął termin ważności decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, albo od dnia uchylecia tej decyzji, w sposób zabezpieczający wykaz przed zniszczeniem oraz dostępem osób nieuprawnionych.</p>	<p>uchylenie OI</p>					
2.	<p>art. 5 ust. 12 - Podmiot uprawniony, w czasie obowiązywania decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, przekazuje organowi podatkowemu właściwemu w sprawach akcyzy, poświadczone przez ten podmiot, kopie lub wydruk prowadzonego przez niego wykazu, według stanu wpisów dokonanych w tym wykazie na ostatni dzień każdego miesiąca – w terminie do 10. dnia następującego po każdym miesiącu.</p>	<p>Wejście w życie w dniu 11 lipca 2021 r. przepisu art. 80x umożliwiającę o prowadzenie wykazu w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów spowodowało uchylenie OI</p>					

## 7. Opinie zgłaszane w związku z funkcjonowaniem ustawy

l.p.	Podmiot zgłaszający opinię/problem	Opis	Stanowisko członka Rady Ministrów
1.	<p>Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego</p>	<p>Kwestia umożliwienia równoczesnego uzyskania decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów przez spółkę i jej oddział.</p>	<p>Obowiązujące brzmienie przepisów ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 79, z późn. zm.), która wprowadziła profesjonalną rejestrację w Polsce, jest wynikiem współpracy ze środowiskiem branży motoryzacyjnej. W ustawie tej przyjęto, że podmiotem uprawnionym jest przedsiębiorca posiadający siedzibę na terytorium RP i to przedsiębiorca ten (a nie jego oddział/-y, nieposiadające osobowości prawnej) może wnioskować o uzyskanie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, co jest warunkowane m.in. złożeniem szeregu oświadczeń dotyczących działalności tego przedsiębiorcy, oraz ponosi odpowiedzialność za legalne i bezpieczne użytkowanie profesjonalnie rejestrowanych pojazdów w ruchu drogowym.</p> <p>Podmiot uprawniony może w ocenie Ministerstwa Infrastruktury umożliwić swoim oddziałom korzystanie z uzyskanych w drodze decyzji administracyjnej profesjonalnych tablic i dowodów rejestracyjnych, z zastrzeżeniem przepisu art. 80w ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który określa,</p>

			<p>kto może wykonywać jazdy testowe.</p> <p>Podczas przyszłych prac legislacyjnych nad przepisami w tym zakresie możliwe będzie również pochylenie się nad postulatami przedstawicieli branży motoryzacyjnej o ułatwienia w korzystaniu z profesjonalnej rejestracji przez oddziały podmiotów uprawnionych.</p>
2.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	<p>Kwestia wprowadzenia możliwości drukowania profesjonalnych dowodów rejestracyjnych z aplikacji do wprowadzania danych do Centralnej Ewidencji Pojazdów.</p>	<p>Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie profesjonalnej rejestracji pojazdów, stosowanych oznaczeń oraz opłat związanych z profesjonalną rejestracją pojazdów (Dz.U. z 2019 r. poz. 546, z późn. zm.) podmiot uprawniony może wypełnić blankiet profesjonalnego dowodu rejestracyjnego drukiem. Istnieje zatem prawnie uregulowana możliwość wypełniania blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych techniką drukowania. Natomiast w sprawie opcjonalnej funkcjonalności umożliwiającej drukowanie danych w blankietach profesjonalnych dowodów rejestracyjnych w ramach procesu wprowadzania tych danych do wykazu prowadzonego w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów można zwracać się do ministra właściwego do spraw informatyzacji, który odpowiada za rozwiązania techniczne (aplikację) umożliwiające prowadzenie tego wykazu w takiej formie.</p>
3.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw	<p>Kwestia wprowadzenia profesjonalnej rejestracji dla pojazdów używanych (już zarejestrowanych).</p>	<p>W wyniku poprawek senackich do procedowanej ustawy przedmiotem decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów są wyłącznie pojazdy niezarejestrowane wcześniej na terytorium RP i za granicą. Poprawki te były motywowane koniecznością uszczelnienia systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów i zapewnienia jego bezpiecznego wkomponowania w system prawny uwzględniając między innymi dbałość o kwestie podatkowe i legalność obrotu pojazdami. Mając powyższe na uwadze i konieczność uszczelnienia systemu podatkowego przyjęto również poprawki wprowadzające dodatkowe wymogi dla podmiotów uprawnionych związane z działaniami kontrolnymi w zakresie obowiązku zapłaty akcyzy. Ich przyjęcie stanowiło o zakończeniu procesu legislacyjnego ustawy wprowadzającej profesjonalną rejestrację pojazdów.</p> <p>Należy zauważyć, że proponując i przyjmując takie poprawki Senat RP uwzględnił, iż w przedmiotowej ustawie przewidziany był okres przejściowy dla prowadzenia przez podmioty uprawnione wykazów pojazdów używanych w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, w którym to okresie dane pojazdów używanych nie były wprowadzane do Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP). Dopiero po wdrożeniu przez ministra właściwego ds. informatyzacji możliwości prowadzenia takiego wykazu przez podmioty uprawnione w CEP, system profesjonalnej rejestracji uzyskał docelową szczelność i dostępność</p>

			<p>pełnych danych w rejestrach państwowych.</p> <p>MI zakładało po wejściu w życie przepisów omawianej ustawy w pełnym zakresie oraz dokonaniu ich ewaluacji ocenę zasadności rozszerzenia stosowania profesjonalnej rejestracji również na pojazdy używane (już zarejestrowane).</p>
4.	RAFAKO S.A. z siedzibą w Raciborzu	<p>Wniosek o zmianę przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz uchylenie przepisu artykułu 16c ustawy o transporcie, aby przepisy zezwalały na wykonywanie przewozu drogowego podczas jazd testowych pojazdu wykonywanych w warunkach rzeczywistych przez przedsiębiorcę lub podmiot uprawniony do wykonywania przewozu drogowego</p>	<p>Zgodnie z art. 16c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zabrania się wykonywania przewozu drogowego pojazdem dopuszczonym do ruchu na podstawie profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 80s ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Wyjaśniamy, że określony w przedmiotowym przepisie zakaz, obwarowany karą pieniężną za jego naruszenie, stanowi jeden elementów mających na celu zapewnienie „szczelności” funkcjonującego w Polsce systemu profesjonalnej rejestracji pojazdów oraz odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale także utrzymanie dotychczasowych zasad wykonywania przewozu drogowego. U podstaw tego systemu leży założenie, że profesjonalna rejestracja jest szczególną formą czasowej rejestracji pojazdów, której celem jest umożliwienie przeprowadzania jazd testowych produkowanego lub badanego pojazdu przez podmioty zajmujące się dystrybucją (sprzedażą i handlem), produkcją lub badaniami pojazdów w ramach prowadzonej przez te podmioty działalności w tym zakresie. Należy podkreślić, że zakaz wykonywania jakiegokolwiek formy przewozu drogowego (czyli również pasażerskiego przewozu osób) pojazdem dopuszczonym do ruchu na podstawie profesjonalnego dowodu rejestracyjnego jest standardowym elementem funkcjonowania podobnych systemów w innych państwach Unii Europejskiej. Zakaz taki został zapisany również w prowadzonym przez Komisję Europejską projekcie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie uproszczenia przenoszenia w ramach jednolitego rynku pojazdów silnikowych zarejestrowanych w innym państwie członkowskim, które miało na celu m.in. zharmonizowanie tzw. profesjonalnej rejestracji pojazdów na szczeblu unijnym. Takie samo podejście zostało przyjęte w polskich przepisach. Zarówno na etapie konsultacji publicznych projektu ustawy wprowadzającej profesjonalną rejestrację pojazdów, kiedy pojawiły się podobne do Państwa postulaty, jak i obecnie, po wejściu w życie przyjętych przez Parlament RP ustawowych rozwiązań w zakresie profesjonalnej rejestracji pojazdów, Ministerstwo Infrastruktury stoi na stanowisku, iż brak możliwości wykonywania przewozu drogowego na podstawie profesjonalnego dowodu rejestracyjnego jest zasadnym ograniczeniem i nie powinno być od niego żadnych wyjątków.</p> <p>W związku z powyższym nie przewiduje się dokonywania w przepisach ustawy o transporcie</p>

		drogowym oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym zmian będących przedmiotem Państwa wniosku, których konsekwencją byłyby rezygnacja lub rozszczenie zakazu wykonywania przewozu drogowego pojazdem dopuszczonym do ruchu na podstawie profesjonalnego dowodu rejestracyjnego.
--	--	--

Inne źródła opinii o ustawie (np. badania opinii, materiały konferencyjne)	
--	--

## 8. Pozostałe wnioski wynikające z dotychczasowego funkcjonowania ustawy

--

## 9. Rekomendacje członka Rady Ministrów dotyczące dalszych działań

Wyniki ewaluacji ex post przepisów ustawy pozwalają uznać, że zupełnie nowa forma czasowej rejestracji pojazdów dobrze wkomponowała się w dotychczasowy system bezpiecznego dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego i jest korzystna dla branży motoryzacyjnej. Należy utrzymać obecnie obowiązujący system profesjonalnej rejestracji pojazdów i jego zasadnicze założenia oraz narzędzia do ich realizacji. Zasadne będzie natomiast rozszerzenie zakresu stosowania profesjonalnej rejestracji przez podmioty uprawnione o pojazdy używane (już zarejestrowane).

Trzeba podkreślić, że możliwość korzystania z profesjonalnej rejestracji pojazdów przez podmioty zajmujące się handlem używanymi pojazdami była pierwotnym założeniem przedmiotowej ustawy, jednak z uwagi na konieczność zapewnienia szczelności systemu i dbałość o kwestie podatkowe oraz legalność obrotu pojazdami (w sytuacji gdy nie można było jeszcze prowadzić wykazu w Centralnej Ewidencji Pojazdów) poprawki senackie ograniczyły jej przepisy do pojazdów niezarejestrowanych (czyli *de facto* nowych). Po pełnym wejściu w życie przepisów ustawy w dniu 11 lipca 2021 r. i umożliwieniu prowadzenia wykazu pojazdów dopuszczanych do ruchu bezpośrednio w Centralnej Ewidencji Pojazdów system profesjonalnej rejestracji uzyskał docelową szczelność i dostępność pełnych danych w rejestrach państwowych. Podmioty uprawnione zasadniczo przestrzegają przepisów ustawy i nie dochodzi do nieprawidłowości. Nie ma zatem przeszkód, aby rozszerzyć zakres stosowania profesjonalnej rejestracji o pojazdy używane, co pozwoli zwiększyć liczbę przedsiębiorców, którzy będą mogli korzystać z upraszczających rozwiązań ustawy.

Rekomenduję w związku z powyższym nowelizację przepisów Rozdziału 2d ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w wyniku której również przedsiębiorcy zajmujący się obrotem używanymi (już zarejestrowanymi) pojazdami będą mogli korzystać z profesjonalnej rejestracji pojazdów na potrzeby przeprowadzania jazd testowych. Podczas prac legislacyjnych nad przepisami w tym zakresie możliwe będzie również pochylenie się nad postulatami przedstawicieli branży motoryzacyjnej, np. o ułatwienia w korzystaniu z profesjonalnej rejestracji przez oddziały podmiotów uprawnionych.

## 10. Załączniki (dokumenty źródłowe, dokumenty metodologiczne, wyniki pogłębionych studiów, badań)

--



**Wyjaśnienia do  
formularza oceny funkcjonowania ustawy (OSR ex-post)**

**0. Metryczka**

W niniejszej części należy podać podstawowe informacje na temat OSR ex-post:

- Tytuł ocenianej ustawy:  
Tytuł ustawy powinien zawierać również oznaczenie Dziennika Ustaw, w którym opublikowano ustawę i jej ewentualne nowelizacje.
- Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:  
Proszę wskazać organ odpowiedzialny za funkcjonowanie ustawy (ministerstwo wiodące). W przypadku, gdy inne ministerstwa dysponują wiedzą o niektórych aspektach funkcjonowania ustawy, np. z powodu wydania rozporządzeń wynikających z delegacji ustawowej, proszę wskazać również te organy, które były zaangażowane (w zależności od właściwości) w opracowanie OSR ex-post.
- Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:  
Proszę wskazać osobę, która w ministerstwie wiodącym odpowiedzialna jest za funkcjonowanie ustawy.
- Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:  
Proszę podać kontakt (telefon, adres e-mail) do osoby, która jest odpowiedzialna za ustawę (np. kierownik komórki organizacyjnej) i będzie w stanie odpowiedzieć na ewentualne pytania związane z przedstawionymi w OSR ex-post informacjami.
- Data sporządzenia:  
Proszę podać datę przygotowania OSR ex-post.
- Data wejścia w życie ocenianej ustawy:  
Proszę wskazać, od kiedy obowiązuje ustawa w ocenianym kształcie.
- Przygotowana z powodu:  
Z rozwijanej listy proszę wskazać, z jakiego powodu została przygotowana OSR ex-post (§152 Regulaminu pracy Rady Ministrów: zalecenie RM, ewaluacja testu regulacyjnego/oceny skutków Regulacji (OSR), inicjatywa własna, inne).

**1. Zakres przedmiotowy ustawy**

Proszę wskazać, jakiego obszaru dotyczy przedmiotowa ustawa, np.: regulacji rynku energetyki w zakresie elektrowni atomowych, górnictwa kamiennego, funkcjonowania szpitali. Wskazanie może dotyczyć tylko części regulacji danej ustawy.

**2. Podmioty, na które oddziałuje ustawa**

Proszę wyszczególnić jakie podmioty (zarówno osoby fizyczne, prawne lub jednostki nieposiadające osobowości prawnej) są objęte projektem. Proszę oszacować ich liczbę (wraz z podaniem źródła danych) oraz opisać charakter oddziaływania projektu na daną grupę.

Proszę dostosować liczbę wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.

Przykładowe grupy: obywatele, MŚP, rolnicy, rodzina, inwestorzy, lekarze, emeryci, osoby niepełnosprawne.

**3. Celowość wprowadzenia ustawy – zestawienie porównawcze w odniesieniu do sytuacji sprzed zmiany**

Celem niniejszej części jest ocena, czy rzeczywiście rozwiązano problemy, które były przyczyną wprowadzenia ustawy. Zebrane w tej części informacje mają na celu wskazanie, czy dana ustawa funkcjonuje prawidłowo, czy wymaga nowelizacji.

**3.1. Zakładane cele wprowadzenia ustawy.**

W pkt 3.1 i 3.2 oceniane jest osiągnięcie tzw. celu ogólnego ustawy. Ocena terminowości i stopnia osiągnięcia celów jest możliwa przede wszystkim, jeżeli cel został określony w sposób konkretny, mierzalny i określony w czasie (np. zgodnie z zasadą SMART).

Jeżeli cele zostały określone poprawnie (w postaci konkretnych i mierzalnych, określonych w czasie wskaźników), to proszę je wymienić (ew. powtarzając informację z pkt 5.1). Jeżeli nie, proszę ustalić cele ustawy bazując na dostępnych informacjach (uzasadnienie, OSR, pisma i notatki służbowe).

**3.2. Stopień realizacji celów ustawy**

Proszę ocenić stopień realizacji celów ustawy – jeżeli istnieją wskaźniki osiągnięcia celu, proszę powtórzyć w tym miejscu informację z pkt 5.2. W przeciwnym przypadku proszę ocenić i opisać stopień osiągnięcia celów.

### 3.3. Planowane środki realizacji celów ustawy

Proszę wskazać środki do osiągnięcia celu ogólnego (działania i narzędzia). Są to działania i czynności, które muszą zostać osiągnięte lub wykonane, aby cel ogólny został osiągnięty.

Proszę wskazać, jakie są wskaźniki osiągnięcia celów szczegółowych ustawy (lub inne mierzalne środki ich realizacji).

### 3.4. Ocena funkcjonowania środków realizacji celów ustawy

Proszę wskazać, czy i w jakim stopniu, cele szczegółowe zostały osiągnięte oraz, czy są realizowane zaplanowane działania i jakie są efekty tych działań.

Pkt 3 powinien być zawsze uzupełniony, natomiast pkt. 5 w zależności od możliwości (patrz wyjaśnienie do pkt 5).

## 4. **Koszty i korzyści związane z funkcjonowaniem ustawy (zakładane i faktyczne, w tym korzyści i koszty dla podmiotów niebędących bezpośrednio w zakresie oddziaływania ustawy)**

Z punktu widzenia społeczeństwa korzyści z przyjęcia ustawy powinny przekraczać koszty jej wprowadzenia. Jeżeli koszty wprowadzenia ustawy są większe niż korzyści z niej wynikające, stanowi to poważną przesłankę do modyfikacji ustawy. Jednak koszty i korzyści mogą wystąpić w różnych obszarach, stąd ważne jest również wyszczególnienie kosztów i korzyści w tych obszarach.

Proszę wskazać koszty i korzyści dla następujących obszarów:

- budżet państwa, jednostki samorządu terytorialnego (JST) i inne jednostki sektora finansów publicznych (SFP),
- konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców,
- rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe,
- rynek pracy,
- pozostałe istotne dla danej ustawy (np. środowisko).

Ponadto proszę pamiętać, że koszty i korzyści dotyczą zazwyczaj szerszego kręgu podmiotów niż wymieniony w pkt 2 (zakres podmiotowy ustawy). Na przykład zaostrezenie norm emisji pyłów przyniesie koszty dla branży transportowej i wydobywczej natomiast przyniesie korzyści dla branży rekreacyjnej.

Wypełniając część tabeli dotyczącą kosztów nie należy zapominać, że oprócz kosztów bezpośrednich, takich jak koszty dostosowawcze czy koszty świadczeń na rzecz innych podmiotów, mogą wystąpić jeszcze koszty administracyjne. Są to nakłady ponoszone przez podmioty (przedsiębiorców, obywateli, organy administracji) w związku z wypełnianiem obowiązków informacyjnych wynikających z regulacji prawnych nałożonych przez państwo. Do szacowania tych kosztów można zastosować Model Kosztu Standardowego ([link](#)).

Koszty i korzyści zostały podzielone na następujące kategorie:

- sytuacja sprzed wejścia w życie ustawy – zgodnie z posiadanymi informacjami, czyli tak zwany „scenariusz bazowy” albo „opcja zero”. Do tej wartości będą się odnosiły zmiany wskazane w pozostałych punktach.
- planowane (zakładane przy projektowaniu ustawy np. opracowane na etapie przygotowywania testu regulacyjnego lub OSR) i rzeczywiste (występujące po jej wejściu w życie). Informacje o rzeczywistym wpływie ustawy zostaną wykorzystane przy ewentualnym planowaniu kolejnej interwencji w tym obszarze.

## 5. **Ewaluacja efektów według mierników podanych w OSR / teście regulacyjnym**

Proszę wskazać wartość mierników wskazanych w OSR / teście regulacyjnym oraz procentowo określić stopień ich realizacji. O ile określono konkretne mierniki, można tutaj powtórzyć informacje zawarte w p. 3.1 i 3.2.

Gdy nie przyjęto w OSR lub teście regulacyjnym wartości dla mierników lub gdy specyfika ustawy uniemożliwiła zastosowanie mierników i ewaluację, proszę to opisać.

## 6. **Przyczyny różnic między założonymi a osiągniętymi rezultatami**

Proszę wskazać (jeżeli ma to miejsce) opóźnienia lub niemożność osiągnięcia celu oraz przyczyny takiego stanu rzeczy.

## 7. **Ocena obowiązków informacyjnych wynikających z ustawy**

W tej części proszę zidentyfikować obowiązki informacyjne (OI). OI polega na dostarczaniu lub przechowywaniu przez podmioty zobowiązane danych informacji. Identyfikowanie OI dokonywane jest w oparciu o przepisy ustawy. Dany przepis nakłada OI, jeżeli podmiot realizujący obowiązek musi wykonać szereg czynności administracyjnych. Przepis można uznać za OI w przypadku gdy jego wykonanie będzie związane z wykonaniem jednej lub więcej czynności składowych z listy poniżej:

- 1) przyswajanie wiedzy dotyczącej wykonywania konkretnego obowiązku informacyjnego (w tym bieżące śledzenie zmian w przepisach),
- 2) szkolenie pracowników w zakresie wykonywania OI,
- 3) pozyskiwanie odpowiednich informacji z posiadanych danych,

- 4) przetwarzanie posiadanych danych w celu wykonania OI,
- 5) generowanie nowych danych,
- 6) projektowanie materiałów informacyjnych,
- 7) wypełnianie kwestionariuszy,
- 8) odbywanie spotkań,
- 9) kontrola i sprawdzanie poprawności,
- 10) kopiowanie/sporządzanie dokumentacji,
- 11) przekazywanie wymaganej informacji do adresata,
- 12) archiwizacja informacji.

Przykładowo wymóg składania wniosku przy ubieganiu się o zezwolenie wiąże się z wymogiem wykonania trzech czynności:

- a) przyswajania wiedzy dotyczącej sporządzenia wniosku,
- b) pozyskiwania bądź przetwarzania odpowiednich informacji z posiadanych danych,
- c) przekazania wymaganej informacji do adresata (przedłożenia organowi administracji publicznej).

Następnie w oparciu o treść przepisu prawnego należy ustalić, jakiego rodzaju OI jest nakładany, spośród następujących typów:

- 1) powiadamianie o konkretnych działaniach (dotyczące przedmiotu działalności),
- 2) przekazywanie sprawozdań,
- 3) informowanie przez trwałe oznaczenie (etykiety, tabliczki, metki),
- 4) informowanie w inny sposób niż przez trwałe oznaczenie,
- 5) ubieganie się o pozwolenie na wykonanie konkretnego działania lub zwolnienie z obowiązku jego posiadania,
- 6) ubieganie się o pozwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej lub zwolnienie z obowiązku jego posiadania,
- 7) rejestracja działalności przez zgłoszenie,
- 8) certyfikowanie wyrobów, usług i/lub procesów wytwarzania,
- 9) poddawanie się kontroli oraz wnoszenie odwołań od decyzji władz,
- 10) współpraca z audytorami na zlecenie przedsiębiorcy,
- 11) ubieganie się o pomoc publiczną (w szczególności subwencje lub dotacje).

Przykłady przepisów *typu OI nr 7* rejestracja działalności przez zgłoszenie:

„Art. 62.3 Osoby prawne, jednostki organizacyjne nie mające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, nie posiadające w dniu wejścia w życie ustawy numeru identyfikacyjnego REGON, są obowiązane do złożenia w urzędach statystycznych właściwych dla ich siedziby, nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, wniosku o nadanie tego numeru im i ich jednostkom wyodrębnionym. Urzędy statystyczne wprowadza zgłaszające się podmioty do rejestru REGON i wydadzą, w ciągu miesiąca od dnia złożenia wniosku, zaświadczenie o nadanym numerze identyfikacyjnym.”

Po ustaleniu typu OI (według powyższego katalogu) kolejnym krokiem jest opisanie go w sposób zrozumiały i czytelny (opis skrócony OI). W powyższym przykładzie opis skrócony OI mógłby zostać sformułowany w następujący sposób: *Rejestracja działalności poprzez złożenie wniosku o wpisanie do rejestru REGON.*

Opis skrócony OI należy wpisać w kolumnie „Obowiązek informacyjny” podając jednocześnie jednostkę redakcyjną (artykuł, punkt), w którym się znajduje. Następnie należy wskazać możliwości redukcji tego obowiązku informacyjnego poprzez zmianę prawa. Możliwe są następujące rozwiązania:

- 1) całkowite uchylenie obowiązku informacyjnego,
- 2) zmniejszenie częstotliwości wykonywania obowiązku informacyjnego,
- 3) zastąpienie trybu papierowego elektronicznym,
- 4) zmniejszenie wymaganego zakresu informacji,
- 5) uproszczenie formularza lub zamieszczenie formularza na stronie internetowej,
- 6) skorzystanie z danych znajdujących się w posiadaniu danego organu lub innych instytucji.

W poszczególnych pozycjach należy wskazać przyczyny wyboru jednego ze sposobów redukcji OI. W przypadku braku możliwości redukcji należy wskazać przyczyny.

## 8. Opinie zgłaszane w związku z funkcjonowaniem ustawy

Proszę wskazać wszystkie, pozytywne i negatywne, uwagi dotyczące funkcjonowania ustawy. Dokładne wypełnienie tabeli nie tylko dostarcza informacji o funkcjonowaniu ustawy, ale także stanowi formę dialogu z interesariuszami ustawy. Dane zebrane w tym punkcie mogą pochodzić z różnych źródeł np. konsultacji, listów podmiotów, artykułów prasowych lub konferencji poświęconych danemu zagadnieniu i badań własnych.

## **9. Pozostałe wnioski wynikające z dotychczasowego funkcjonowania ustawy**

Proszę wpisać informację, których nie można zaliczyć do żadnej z wcześniejszych kategorii, ale mające istotne znaczenie dla ocenianej ustawy. Przykładem takiej informacji może być prowadzenie prac nad zmianą prawa UE, która może skutkować koniecznością nowelizacji ustawy.

## **10. Rekomendacje członka Rady Ministrów**

Przedstawione w poprzednich punktach informacje mają na celu wyciągnięcie wniosków, czy wskazane jest pozostawienie stanu obecnego, czy należy rozpocząć proces analizy, który może doprowadzić do zmiany lub uchylecia ustawy, czy też wskazane jest podjęcie innych działań naprawczych. Co do zasady, można pozostawić sytuację bez zmian tylko jeżeli ustawa funkcjonuje prawidłowo, tzn. realizuje cele wymienione w pkt 3. Jeżeli brakuje danych pozwalających na wyciągnięcie wniosków o prawidłowym funkcjonowaniu ustawy, niezbędne jest rozważenie przygotowania analizy mającej na celu przeprowadzenie Oceny Wpływu (OW?).

Rozpoczęcie prac analitycznych nie oznacza automatycznego rozpoczęcia prac legislacyjnych. Taka konieczność może, lecz nie musi wynikać z zakończonej OW.