

# Zmiany dla kierowców w 2024 roku. To zmieni się w przepisach

Autor: Mariusz Michałak - Kurier Lubelski.

**Konfiskata pojazdu pijanym kierowcom, utworzenie stref czystego transportu czy nowe przepisy dotyczące rejestracji pojazdów. To tylko niektóre ze zmian na jakie muszą przygotować się kierowcy. Co jeszcze zmieni się w przepisach?**

## Zmiany dotyczące przerejestrowania auta

W dniu 7 lipca 2023 roku znowelizowano ustawę z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym, w zakresie przepisów regulujących obowiązek przerejestrowania pojazdów. Zmiany wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 roku i dotyczą konieczności złożenia wniosku o rejestrację pojazdu przez właściciela w terminie 30 dni od dnia:

- Nabycia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
- Dopuszczenia do obrotu przez Krajową Administrację Skarbową pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego członkiem UE.
- Sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z państwa członkowskiego UE.

- Obowiązek złożenia wniosku o przerejestrowanie pojazdu w terminie 30 dni nie będzie dotyczył wszystkich. Zgodnie z nowelizacją ustawy koniecznością będą objęci prywatni właściciele pojazdów używanych. Dealerzy na tę czynność mają 90 dni, zwłaszcza w przypadku aut kupionych w formie trade-in oraz buy back – informuje Marcin Korzeniewski, Autoplac.pl - Co równie istotne - dealerzy będą zwolnieni z tego obowiązku, jeśli dokonają zbycia pojazdu przed upływem terminu 90 dni - dodaje.

## Co z transakcjami zawartymi sprzed 1 stycznia 2024 roku?

Jeśli pojazd został sprowadzony z terytorium państwa, które nie należy do UE albo jest państwem członkowskim UE, przed 1 stycznia 2024 roku, wówczas

obowiązywać będzie konieczność rejestracji pojazdu w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia, a niedopełnienie tego obowiązku będzie karane na dotychczasowych zasadach.

Z kolei, w przypadku pojazdu sprowadzonego przed 1 stycznia 2024 roku, który został nabyty na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wciąż będzie obowiązywać konieczność zawiadomienia o nabyciu auta w terminie 30 dni od jego nabycia, niedopełnienie obowiązku będzie karane na dotychczasowych zasadach.

Stare przepisy będą również miały zastosowanie do wszystkich postępowań wszczętych jeszcze przed 1 stycznia 2024 roku.

Jakie kary pieniężne za niedopełnienie obowiązku?

Niedopełnienie konieczności rejestracji pojazdu i złożenia zawiadomienia o nabyciu będzie karane według nowych stawek:

Względem właściciela pojazdu, który nie złożył wniosku o przejeżdżowanie w terminie 30-dniowym, kara wyniesie 500 zł od pojazdu.

Względem dealera, który jest przedsiębiorcą i prowadzi działalność w zakresie obrotu pojazdami i nie złożył wniosku o przerejestrowanie pojazdu w terminie 90-dniowym, kara wyniesie 1000 zł od pojazdu.

Stawka kar ulegnie zmianie, jeśli niezłożenie wniosku będzie trwało minimum 180 dni od upływu terminu – dla właściciela pojazdu wzrośnie o 1000 zł od pojazdu, dla dealera o 2000 zł od pojazdu.

Co ważne, zmieni się również stawka kary za niezłożenie zawiadomienia o zbyciu pojazdu u starosty.

- Uregulowanie stawki kary pieniężnej w nowych przepisach za nie zawiadomienie starosty o zbyciu pojazdu w ustalonym terminie, to zmiana na plus. Po 1 stycznia 2024 roku kara będzie ogólnie ustaloną kwotą w wysokości 250 zł. Dotychczas mogła być różnym wysokościami, w przedziale od 200 zł do 1 000 zł – komentuje Marcin Korzeniewski, Autoplac.pl

Bardzo ważną zmianą jest ta, że współwłaściciele pojazdu będą ponosić karę pieniężną solidarnie z właścicielami.

Zmiany w składaniu zawiadomienia o nabyciu i zbyciu pojazdu

Nowelizacja przepisów znosi obowiązek składania zawiadomienia o nabyciu pojazdu zarejestrowanego.

Oznacza to, że klient nabywający pojazd u dealera w samorejestracji, nie będzie musiał składać zawiadomienia o nabyciu. Niezależnie od tego, nadal będzie zobowiązany do przerejestrowania pojazdu.

Nowe przepisy zmieniają także lokalizację składania zawiadomień o zbyciu pojazdu. Po 1 stycznia 2024 roku będzie to możliwe u starosty właściwego względem miejsca zamieszkania stałego lub czasowego.

W przypadku przedsiębiorstw wielozakładowych lub podmiotów z wydzielonymi jednostkami organizacyjnymi, zawiadomienie o zbyciu pojazdu będzie można składać u starosty właściwego względem miejsca rejestracji pojazdu.

Ponadto, zawiadomienie o zbyciu będzie mógł złożyć jeden z współwłaścicieli pojazdu. [

## Strefy Czystego Transportu

Mimo ogromnych protestów warszawscy radni przegłosowali uchwałę w sprawie utworzenia Strefy Czystego Transportu. Wcześniej przyjęli oni poprawki radnych Koalicji Obywatelskiej. Pierwsza dotyczyła zmniejszenia zasięgu strefy a druga doprecyzowała, których właścicieli aut dotyczy zakaz wjazdu do SCT.

Funkcjonowanie strefy będzie dotyczyć pięciu, ale dosyć ważnych, dzielnic: Śródmieścia, Woli, Żoliborza, Ochoty i Pragi-Południe.

Strefa Czystego Transportu (SCT) ma zacząć funkcjonować od 1 lipca 2024 roku. Zakłada ona zakaz wjazdu do strefy dla samochodów z silnikiem wysokoprężnym (Diesla) starszych niż 18 lat (czyli wyprodukowanych przed 2006 rokiem) i pojazdów benzynowych starszych niż 27 lat (czyli wyprodukowanych przed 1997 rokiem).

Osoby zamieszkałe wewnątrz obszaru Strefy Czystego Transportu i płacące podatki w Warszawie zwolnione będą ze spełniania wymagań strefy do stycznia 2028 roku – wówczas nie będą mogli poruszać się po strefie pojazdem z silnikiem Diesla starszym niż 13 lat i pojazdem benzynowym starszym niż 22 lata.

Wprowadzony został również wyjątek dla seniorów (osób, które w 2023 roku ukończą 70 lat), o ile już przed przyjęciem uchwały o SCT byli właścicielami swoich pojazdów. Oznacza to, że osoby powyżej 70. roku życia, po spełnieniu określonych warunków, będą zwolnione bezterminowo z zasad obowiązujących w ramach strefy.

Od wymogów przewidziane są dodatkowe wyjątki wjazdu dla pojazdów spełniających jedną z poniższych kategorii.

Wyłączenia ustawowe: służby (np. pogotowie, policja, straż pożarna, straż graniczna), pojazdy, którymi poruszają się osoby z niepełnosprawnością, inne (np. autobus szkolny z wycieczką).

Wyłączenia gminne: pojazdy zabytkowe i historyczne – wyłączone od zakazu wjazdu są pojazdy spełniające definicję stosowaną przez ubezpieczycieli, specjalne (np. pomoc drogową, karawan pogrzebowy, etc.).

Wyłączenia gminne okazjonalne: przypadki losowe, np. dojazd do szpitala, lekarza, miejsca zdawania egzaminów (przepustka do wykorzystania przez 4 dni w roku).

Strefa czystego transportu to wydzielony obszar, po którym mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednie normy emisji spalin.

Równoległe ze strefą w Warszawie ma ruszyć strefa w Krakowie. SCT w Krakowie obejmie auta około trzydziestoletnie, nie spełniające bardzo już starych norm emisji spalin Euro 1 (benzyna – rocznik 1992) i Euro 2 (diesel – rocznik 1996). W przypadku zakupu auta obecnie (po 1 marca 2023) ograniczenia obejmą auta z normami mniejszymi niż Euro 3 (benzyna – rocznik 2000) i Euro 5 (diesel – rocznik 2010). Są to auta nawet 26 letnie.

Do wprowadzenia Stref Czystego Transportu przymierzają się także i inne miasta jak na przykład: Wrocław, Gliwice, Katowice czy Toruń.

Do Strefy Czystego Transportu będzie można wjechać tylko ze specjalną naklejką. Znajduje się na niej m.in. rodzaj paliwa, rok produkcji auta, nazwa gminy ustanawiająca SCT, a także numer rejestracyjny samochodu.

Oznakowanie powinno być umieszczone na przedniej szybie w lewym dolnym rogu. Brak odpowiedniego oznaczenia ma wiązać się z mandatem wysokości 500 złotych.

**Wojciech Drzewiecki, prezes Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar**

Wprowadzenie stref ze względów ekologicznych to dobry kierunek, ale władze miasta powinny mieć odpowiednio silne argumenty, żeby przekonać mieszkańców o słuszności tego rozwiązania, tym bardziej, że rodzi się wiele wątpliwości. Co np. zrobić z drogami szybkiego ruchu, takimi jak Wisłostrada, przebiegającymi przez teren strefy. Też nie będzie można po nich jeździć starszymi samochodami? To spowoduje wypchnięcie masy aut na stołeczne obwodnice, które i tak już dziś mocno się korkują. Musimy brać takie rzeczy pod uwagę, a nie wiemy czy władze miasta odpowiedzialni za projekt przeprowadzili tego typu rozważania. Być może zanim wprowadzimy pełne ograniczenia w poruszaniu się po strefie aut niespełniających ustalonych warunków, warto byłoby wprowadzić czasową opłatę umożliwiającą im wjazd do strefy. Pomysł taki już zresztą wcześniej rozważano. Należy także zaznaczyć, że już teraz wiele osób nie wjeżdża na teren planowanej strefy ze względu na wysokie koszty związane z opłatami za parkowanie.

Na ponoszenie takich kosztów z pewnością nie stać większości posiadaczy najstarszych pojazdów. Musimy także zadbać o parkingi i alternatywne środki transportu dla osób, które nie mogą sobie pozwolić na zakup nowego pojazdu. Może powinniśmy wprowadzić bezpłatny transport publiczny na terenie strefy skoro zabraniamy wjazdu do niej? Poza tym mam wątpliwości, czy tak duża strefa w Warszawie jest właściwym rozwiązaniem. A może warto byłoby pomyśleć o strefach obowiązujących czasowo, czyli niech będą poszerzone w okresie zimowym i mniejsze latem, gdy w mieście nikt nie używa ogrzewania. Tym bardziej, że i ruch samochodów w okresie wakacyjnym jest w miastach mniejszy. Generalnie martwi mnie brak należytej komunikacji między władzami a opinią publiczną. Konieczny jest jasny przekaz o planowanych zmianach i wcześniejsze przygotowanie społeczeństwa na te zmiany, szczególnie te dotyczące wymiany starszych aut. Trzeba tylko chcieć rozmawiać, a nie jednostronnie narzucać pomysły, bo z tego nic dobrego nie wyniknie.

Poza tym potrzebujemy danych pochodzących z rzetelnych źródeł, takich, którym jesteśmy w stanie zaufać. A dziś nie wiadomo dokładnie, co wzięto pod uwagę przygotowując projekt strefy w Warszawie, na przykład w jakim procencie stare samochody przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza w mieście. Może ich użytkowanie nie ma większego wpływu na emisję, może winne są głównie stare piece? Czy podczas pandemii, kiedy ruch uliczny był radykalnie mniejszy, znacząco spadł poziom emisji z aut, czy też sytuacja ta pozostała bez większego wpływu na ekologię? Zwolennicy i przeciwnicy przerzucają się różnymi argumentami, pokazują różne, często sprzeczne dane. Trudno z tych gorących dyskusji wysnuć właściwe i jednoznaczne wnioski. Ważne abyśmy nie wylali dziecka z kąpielą, warto bowiem zrozumieć właściwy cel, do którego dążymy i jego konsekwencje. A te nie obejmują tylko właścicieli

samochodów, które nie spełnią określonych warunków, ale także polityków, bo oni ostateczne skutki swoich decyzji mogą odczuć podczas kolejnych wyborów.

## Konfiskata pojazdu pijanym kierowcom

Od 14 marca 2024 roku kierowca zatrzymany na jeździe z zawartością alkoholu w organizmie wynoszącą co najmniej 1,5 promila, może stracić swój pojazd.

Dodatkowo ucieczka z miejsca wypadku traktowana będzie na równi ze spowodowaniem wypadku pod wpływem alkoholu. Mówimy również o sytuacji kiedy kierowca był trzeźwy w momencie ucieczki.

W przypadku kiedy pojazd nie będzie własnością kierowcy, kierujący będzie musiał zapłacić karę finansową równą wartości pojazdu.

W sytuacji gdy kierowca prowadzi pojazd w ramach obowiązków zawodowych, nie będąc jego właścicielem, sąd nie orzeka o równowartości pojazdu.

Nałożony zostanie natomiast obowiązek wpłacenia od 5000 zł do 60 000 zł na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.

To krok w dobrym kierunku, ponieważ liczba nietrzeźwych kierowców na polskich drogach w dalszym ciągu jest ogromna. Zaostrzenie przepisów co do zasady ma przyczynić się do większego bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Może sprawić, że kierowcy zanim wsiądą do auta jeszcze raz przemyślą, czy aby nie minęło zbyt mało czasu od spożycia chociażby lampki wina - komentuje Rafał Mosionek, CEO firmy ubezpieczeniowej Beesafe.

## Zmiany w egzaminach na prawo jazdy

Od 1 stycznia 2024 zmianie ulegnie przekazywanie informacji o negatywnym wyniku egzaminu. Egzaminator nie będzie musiał w trakcie egzaminu informować, że podjął decyzję o niezaliczeniu. Niektórzy zdający dowiedzą się o tym dopiero po powrocie do ośrodka egzaminacyjnego.

Wśród ułatwień przy przestępowaniu do egzaminu dodano możliwość wylegitymowania się aplikacją mObywatet.

Od 2024 roku Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego będą miały obowiązek wyznaczenia miejsca do przeglądania zarejestrowanego przebiegu części praktycznej egzaminu.

## Kary za brak polisy OC

Każdy właściciel pojazdu mechanicznego powinien posiadać wykupione obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej OC). Za brak takiego ubezpieczenia Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG) może nałożyć na właściciela pojazdu karę pieniężną.

W razie spowodowania wypadku komunikacyjnego ubezpieczenie OC zwalnia kierowcę, który był sprawcą, z konieczności zapłaty odszkodowania i zadośćuczynienia osobie poszkodowanej. Poszkodowany może uzyskać zwrot poniesionych kosztów bezpośrednio od towarzystwa ubezpieczeniowego, dzięki czemu sprawca wypadku nie musi z własnej kieszeni płacić poszkodowanemu żadnych pieniędzy.

Jeszcze w 2014 roku podstawowa opłata dla kierowcy samochodu osobowego za brak ochrony z OC przez ponad 14 dni wynosiła 3360 zł. Gdyby wtedy ktoś powiedział kierowcom, że za 10 lat analogiczna kara będzie przekraczała 8000 zł, to wielu z nich pewnie by nie dowierzało takiej prognozie.

1 stycznia 2024 roku wynagrodzenie minimalne wzrośnie do 4242 zł brutto, natomiast 1 lipca 2024 roku do 4300 zł brutto.

To oznacza wzrost kar za brak polisy OC, Kara zależy od wysokości minimalnego wynagrodzenia, rodzaju pojazdu oraz okresu, przez który pozostawał bez ubezpieczenia.

Kara za brak OC wyliczana jest według wzoru z zaznaczeniem, że stawki są pełne, a ustawodawca przewidział progi.:

- samochód osobowy – dwukrotność pensji minimalnej,
- motocykl – jedna trzecia pensji minimalnej,
- samochód ciężarowy – trzykrotność pensji minimalnej.

Samochód osobowy od 1 stycznia 2024 r.:

- Brak ważnego OC od 1 do 3 dni – 1700 zł,
- Brak ważnego OC od 4 do do 14 dni – 4250 zł,
- Brak ważnego OC powyżej 14 dni - 8490 zł.

Motocykl od 1 stycznia 2024 r.:

- Brak ważnego OC od 1 do 3 dni– 290 zł,
- Brak ważnego OC od 4 do do 14 dni– 720 zł,
- Brak ważnego OC powyżej 14 dni – 1440 zł.

Samochód ciężarowy od 1 stycznia 2024 r.:

- Brak ważnego OC od 1 do 3 dni– 2550 zł,
- Brak ważnego OC od 4 do do 14 dni – 6370 zł,
- Brak ważnego OC powyżej 14 dni - 12 730 zł.

Kolejna podwyżka w lipcu 2024.

Stwierdzenie braku polisy OC – np. w wyniku kontroli drogowej lub kontroli własnej UFG na podstawie danych w ogólnopolskiej bazie polis komunikacyjnych - nie oznacza jeszcze wszczęcia egzekucji. Najpierw Fundusz zwraca się do posiadacza pojazdu o okazanie ważnej polisy OC lub zapłacenie kary w trybie dobrowolnym. Jeżeli w wyznaczonym terminie brak jest odpowiedzi, Fundusz przypomina kontrolowanemu o konieczności wyjaśnienia sprawy. Jeżeli i tym razem nie ma odzewu – średnio po około trzech miesiącach - UFG wszczyna egzekucję i przekazuje ścisnięcie kary do urzędu skarbowego.

Co się stanie jeżeli właściciel nieubezpieczonego auta nie zapłaci kary za brak OC? Ścisnięcie tej sankcji regulują przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych UFG i PBUK oraz ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Odbywa się to w ten sposób, że UFG wystawia tytuł wykonawczy, a egzekwowaniem kary zajmuje się dalej urząd skarbowy.

Urząd może odzyskać pieniądze np. z wynagrodzenia, z rachunków bankowych, z nadpłaty podatku dochodowego lub z nieruchomości. O wyborze środka egzekucyjnego decyduje sam US, ale ustawa nakazuje wykorzystać ten najmniej uciążliwy dla ukaranego. Pieniądze mogą być ścisnane z nadpłaty podatku.

Wyrejestrowanie tzw. "martwych dusz" z Centralnej Ewidencji

Pojazdów i Kierowców



10 czerwca 2024 r. wygasną decyzje o rejestracji pojazdów, które zostały wydane przed 14 marca 2005 roku, a które dotyczą pojazdów bez ważnego okresowego badania technicznego i pojazdów, których posiadacze nie dopełnili obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia OC przez okres dłuższy niż 10 lat. W praktyce oznacza to, że takie pojazdy zostaną usunięte z bazy CEPiK. Warto zaznaczyć, że przepisy nie dotyczą pojazdów zabytkowych oraz wolnobieżnych.

### Przewóz osób na nowych zasadach

17 czerwca 2024 r. zmieni się prawo regulujące płatny przewóz osób. Kierowca zajmujący się przewożeniem osób będzie musiał posiadać polskie prawo jazdy. Zagraniczne prawo jazdy nie będzie uznawane.

### Nowe obowiązkowe wyposażenie pojazdu

Każdy fabrycznie nowy samochód sprzedany na terenie Unii Europejskiej będzie musiał posiadać 5 dodatkowych systemów bezpieczeństwa. Będą to: system awaryjnego hamowania, system ostrzegający podczas cofania, inteligentny asystent prędkości, system monitorujący uwagę kierowcy, system rejestrujący parametry jazdy (tzw. czarna skrzynka pojazdu). Przepisy zaczną obowiązywać od 7 lipca 2024 roku.

### Zmiany na stacjach paliw

Na stacjach benzynowych w Polsce pojawi się nowy rodzaj paliwa – Pb 95 E10, które zastąpi popularną 95-tkę E5. Zmiany są spowodowane unijnymi regulacjami, których celem jest zmniejszenie emisji spalanej paliwa. Nowy rodzaj benzyny będzie zawierał więcej biokomponentów.

Obecnie, najbardziej popularna wśród kierowców, benzyna bezołowiowa 95-oktanowa zawiera 5% bioetanolu, czyli biokomponentów. Z kolei po 1 stycznia 2024 roku na stacjach pojawi się benzyna bezołowiowa 95-oktanowa o dwa razy większej zawartości bioetanolu. Nowa mieszanka będzie zawierała więcej składników odnawialnych.

Po 1 stycznia 2024 roku Polska dołączy do kolejnych państw członkowskich Unii Europejskiej, w którym będzie dostępna nowa benzyna E10. Dotychczas była ona dostępna w 17 krajach UE, a także jest powszechnie stosowana w Stanach Zjednoczonych oraz w Australii.

Spółeczność kierowców dopadły wątpliwości, czy do każdego auta będzie można bez konsekwencji wlać nowy rodzaj paliwa. Niektórzy eksperci szacują, że problemy mogą wystąpić z powodu właściwości spalania się bioetanolu, który potrzebuje wyższej temperatury, aniżeli zwykła benzyna.

Najbardziej zagrożone miały być starsze silniki, zasilane gaźnikiem oraz z bezpośrednim lub mechanicznym wtryskiem paliwa. Dłuższa jazda może wówczas doprowadzić do szybszego zużywania się elementów głowicy oraz wypalania uszczelki, która się znajduje tuż pod nią. W konsekwencji może to doprowadzić do poważniejszej awarii silnika.

- Paliwo E10 zostało już wprowadzone w krajach, w których po drogach wciąż jeżdżą starsze modele pojazdów. W Litwie, Rumunii i Słowacji samochody są w porównywalnych rocznikach, jak w Polsce i żaden z kierowców nie skarży się na potencjalne problemy z silnikiem. Auta z roczników powyżej 2010 roku nie powinny mieć żadnych problemów po zatankowaniu nowego paliwa – informuje Marcin Korzeniewski, Autoplac.pl