

## UZASADNIENIE

### **Omówienie szczegółowych rozwiązań przyjętych w projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu**

#### **Definicje**

Określenie definicji czterokołowca (art. 2 pkt 17 projektu) - pojazdy tego typu dotychczas nie zdefiniowane podlegały zasadom ogólnym nie zawsze odpowiadającym specyfice użytkowania takiego pojazdu. Zgodnie z projektem będzie wiadomo jaki jest podział tych pojazdów oraz jakim podlegają rygorom w szczególności jednoznacznie będzie można określić jakie uprawnienia będą wymagane do kierowania czterokołowcem oraz wszystkie kwestie związane z dopuszczeniem tych pojazdów do ruchu. Określone zostaną zasady rejestracji tych pojazdów oraz system badań technicznych pojazdów. Czterokołowce lekkie (art. 2 pkt 18 projektu) jako odpowiadające w większości przypadków motorowerom będą podlegać jedynie badaniu technicznemu przed pierwszą rejestracją. Pozostałe czterokołowce jako pojazdy samochodowe o cechach zbliżonych do motocykli lub małych samochodów do przewozu osób będą podlegały jak wszystkie tego rodzaju pojazdy normalnym okresowym badaniom technicznym.

#### **Utworzenie Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów**

Homologacja typu jest procedurą zatwierdzenia przez właściwą władzę (władza homologacyjna) typu tego pojazdu lub przedmiotów wyposażenia i części co do zgodności z wymaganiami obowiązującymi w Unii Europejskiej lub w danym kraju. Dopuszczanie typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części do użytkowania odbywa się obecnie na podstawie decyzji administracyjnej ministra właściwego do spraw transportu (udzielenie homologacji - wydanie świadectwa homologacji). Czynności związane z wykonywaniem zadań wynikających z tej procedury wykonywane przez ministra właściwego do spraw transportu i polegają na prowadzeniu bezpośredniej obsługi podmiotów gospodarczych związanych z produkcją lub importem pojazdów oraz produkcją i importem części samochodowych. Badania w ramach homologacji typu prowadzone są we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz w państwach będących Stronami Porozumienia Genewskiego. Organizacja badań oraz określanie szczegółowych zasad ich wykonywania należy do zadań władzy homologacyjnej. W Polsce funkcję władzy homologacyjnej wypełnia minister właściwy do spraw transportu obecnie Minister Infrastruktury. Świadectwa homologacji wydane są na podstawie regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ stanowiących załączniki do Porozumienia Genewskiego oraz na podstawie zharmonizowanych dyrektyw Unii Europejskiej. Dokumenty te uznawane są w międzynarodowym obrocie pojazdami oraz ich częściami. Homologacja typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jest procedurą łączącą badania techniczne z postępowaniem administracyjnym. Większość państw rozdziela wykonywanie zadań władzy homologacyjnej pomiędzy organ administracji rządowej, któremu przypisuje się zadania związane z nadzorem i legislacją, a wyspecjalizowaną jednostkę, która wykonuje zadania związane z bezpośrednią obsługą firm i powierza się jej rolę nadrzędnej placówki technicznej do wykonywania i koordynowania wszelkich działań wykonawczych. Głównym zadaniem takiej jednostki jest koordynacja i nadzór nad pracą pozostałych placówek technicznych, upoważnionych do prowadzenia badań cząstkowych. Powierzenie takich zadań jednej placówce w skali państwa podyktowane jest koniecznością zapewnienia sprawnego i odpowiedzialnego funkcjonowania systemu homologacji pojazdów oraz umożliwia

stosowanie jednolitych kryteriów we wszystkich sprawach w szczególności nietypowych lub wymagających jednolitej interpretacji przepisów.

Państwa Unii Europejskiej przekazują takiej jednostce większości uprawnień władzy homologacyjnej. Występuje ona wtedy w imieniu władzy homologacyjnej, podejmuje decyzje administracyjne, a przede wszystkim – wydaje, rozszerza i cofa świadectwa homologacji typu pojazdu, prowadząc przy tym ewidencję wydanych świadectw, decyzji i zwolnień. Podstawową zaletą takiego rozwiązania jest pozostawienie w gestii ministerstwa zadań organu nadzorująco-kontrolnego wobec placówki wydającej homologacje typu pojazdu oraz zapewnienie instancji odwoławczej w stosunku do decyzji placówki wydającej homologacje. Taki, dwuinstancyjny tryb wydawania świadectw homologacyjnych, jest preferowany w Unii Europejskiej, ponieważ pozwala na ograniczenie liczby spraw spornych rozpatrywanych przez sądy.

Przykładami państw, w których rolę władzy homologacyjnej spełniają specjalnie powołane placówki, są między innymi:

- Wielka Brytania, gdzie w imieniu Ministerstwa Transportu, rolę władzy homologacyjnej spełnia Agencja Certyfikacji Pojazdów – VCA (Vehicle Certification Agency), z siedzibą w Bristol;
- Republika Federalna Niemiec, gdzie w imieniu Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Mieszkalnictwa, rolę władzy homologacyjnej spełnia Agencja Certyfikacji Pojazdów – KBA (Kraftfahrt-Bundesamt), z siedzibą we Flensburgu;

Analogiczne rozwiązania funkcjonują od wielu lat w Holandii, Luksemburgu, Szwecji oraz są przedmiotem prac dostosowawczych w innych państwach.

Jednostka pełniąca rolę krajowej władzy homologacyjnej powinna docelowo dysponować odpowiednim potencjałem organizacyjnym i sprzętowym, a także - odpowiednią bazą lokalową, umożliwiającą uczestnictwo w pracach naukowych i legislacyjnych na skalę międzynarodową. Pracownicy muszą posiadać odpowiednie kwalifikacje merytoryczne i wieloletnie doświadczenie w zagadnieniach związanych z międzynarodową homologacją pojazdów wszystkich kategorii.

Projekt ustawy proponuje powołanie Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów jednostki organizacyjnej w strukturze Transportowego Dozoru Technicznego (jest on państwową osobą prawną) do wykonywania części zadań krajowej władzy homologacyjnej (art. 3-5 projektu).

Proponowane rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę podległą Ministrowi Infrastruktury co nie generuje konieczności tworzenia nowego podmiotu (organu) na szczeblu administracji centralnej. W szczególności jest to ważne ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy homologacyjnej poza administracją rządową obniżając do minimum koszty jej powołania.

Powołane Centrum Homologacji w szczególności wydawałoby i cofałoby świadectwa homologacji typu pojazdu oraz przedmiotów wyposażenia lub części, wydawałoby decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania homologacji pojazdu, decyzje na odstąpienie od warunków technicznych oraz zbierałoby i przetwarzało informacje o świadectwach homologacji wydanych zgodnie z europejską procedurą homologacji. Centrum Homologacji wykonywałoby sprawdzenie spełnienia wymagań w celu potwierdzenia czy dany typ pojazdu może otrzymać świadectwo homologacji. Wszystkie te zadania dotychczas wykonywane bezpośrednio przez ministra właściwego do spraw transportu zostały by przeniesione do tworzonego Centrum Homologacji. Odciąży to organ administracji centralnej, który w dobie rozwoju systemu homologacji i nakładania nowych zadań wynikających z dyrektyw UE nie

będzie tworzył dodatkowych struktur w ministerstwie w celu zwiększonego zapotrzebowania na bezpośrednią obsługę podmiotów gospodarczych sektora motoryzacyjnego w tym zakresie. Przeniesienie tych zadań do wykonania przez Centrum Homologacji pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu na sprawne wykonywanie swojego zakresu władzy homologacyjnej w szczególności nadzoru i legislacji związanej z implementacją prawa UE do polskiego systemu prawa. W zakresie homologacji pojazdów i warunków technicznych pojazdów prawo unii obejmuje około 300 dyrektyw wymagających stałego zaangażowania w proces legislacji UE a następnie ich wdrożenia do prawa polskiego.

Utworzenie Centrum Homologacji i jego bieżąca działalność nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie Centrum Homologacji odbywałoby się z przychodów za wykonywanie zadań władzy homologacyjnej. We wszystkich europejskich systemach homologacji koszty badań sprawdzeń kontroli wydawania dokumentów homologacyjnych pokrywają producenci importerzy pojazdów. Skierowanie tych środków na bezpośrednią organizację i działalność Centrum Homologacji pozwoli usprawnić obsługę tych podmiotów nada jej charakteru usługowego stworzy system bardziej przyjazny dla firm motoryzacyjnych.

Centrum Homologacji rozpatrywałoby także sprawy indywidualnych odstępstw od warunków technicznych. Liczba spraw dotyczących odstępstw od obowiązujących warunków technicznych, stale wzrasta ponieważ w wielu przypadkach rozwój techniki i technologii wyprzedza zmiany w systemie prawa. Zachodzi pilna potrzeba usprawnienia i przyspieszenia prowadzonych procedur – ich przewlekłość w szczególności w stosunku do pojazdów sprowadzanych z państw członkowskich Unii Europejskiej jest istotną barierą w swobodzie przepływu towarów. Wprowadzenie proponowanej zmiany w art. 10 ustawy, pozwoli na wydawanie stosownych odstępstw przez podległą Ministrowi jednostkę. Proces udzielania odstępstw jest procesem pracochłonnym, wyznaczona jednostka musi mieć zagwarantowane środki by nowy system udzielania odstępstw mógł funkcjonować. Przewiduje się, że opłata za udzielenie odstępstwa uzależniona będzie od zakresu odstępstwa oraz skomplikowania decyzji w sprawie odstępstwa jednak nie będzie ona wyższa niż 1000 zł. Taka kwota powinna zagwarantować właściwy poziom obsługi zainteresowanych osób oraz ciągłość i sprawność działania centrum.

### **Dopuszczenie jednostkowe pojazdów**

Dotychczasowe przepisy Prawa o ruchu drogowym zwalniały pojazdy wyprodukowane lub importowane w ilości jednej sztuki rocznie z badań homologacyjnych. Producenci importerzy wykorzystują tą normę do wprowadzania do obrotu różnych pojazdów z pominięciem szczegółowych badań homologacyjnych. Produkowane w ten sposób pojazdy zwłaszcza do przewozu osób (przebudowa jednostkowa samochodu ciężarowego na autobus) jest niebezpiecznym zjawiskiem powodującym zagrożenie w transporcie tych osób oraz dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dnia 9 października 2007r. została ogłoszona w Dz. Urz. WE L 263 nowa ramowa dyrektywa nr 2007/46/WE określająca ramy homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep, która musi być implementowana do dnia 29 kwietnia 2009 r. Komisja Europejskiej (KE) w wyniku docierających sygnałów o istniejącej w polskim systemie prawnym możliwości wprowadzenia do obrotu pojazdów nie spełniających wymagań w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i oddziaływania na środowisko (1szt. na osobę na rok – bez homologacji), wystąpiła z wnioskiem do Rządu RP o podjęcie radykalnych działań dla zlikwidowania tego rodzaju praktyk. Brak działań do końca 2008 roku może doprowadzić do wystąpienia KE przeciwko Polsce na forum Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.

Jednym z elementów do wprowadzenia, a wymagającym implementacji w ramach dyrektywy 2007/46/WE jest procedura jednostkowego dopuszczenia do ruchu. Zastąpi ona aktualnie obowiązujące wyłączenie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu dla pojazdu wyprodukowanego bądź importowanego w ilości jednej sztuki rocznie, która budzi zastrzeżenia KE. Procedura jednostkowego dopuszczenia dotyczy nowych pojazdów sprowadzonych do Polski lub wyprodukowanych w Polsce w ilości 1 szt. rocznie. Zgodnie z proponowanymi przepisami ww. ustawy, pojazd taki podlegać będzie badaniom technicznym jednostkowym. Badanie takie przeprowadzane będzie przez jednostkę upoważnioną przez Ministra Infrastruktury do prowadzenia badań homologacyjnych oraz niektóre okręgowe stacje kontroli pojazdów. Nowe przepisy zapewnią szczelność systemu dopuszczenia do ruchu pojazdów jednostkowych oraz pojazdów w których dokonano istotnych zmian konstrukcyjnych (zmiana rodzaju pojazdu, zmiana jego masy, zmiana liczby przewożonych osób) które bezpośrednio wpływają na bezpieczeństwo transportu i bezpieczeństwo ruch.

### **Rozwiązania odnoszące się do warunków dopuszczenia pojazdów do ruchu (Rozdział 5)**

Przedłożony projekt nadaje nowe brzmienie rozdziału „Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu” transponując w części przepisy dotychczasowego rozdziału (o tym samym tytule) z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz wprowadzając nowe rozwiązania prawne w tych warunkach.

Zasadniczymi w tym rozdziale są wymagania dotyczące rejestracji pojazdu. Przygotowując projekt tych wymagań kierowano się potrzebą:

- uporządkowania przepisów określających obowiązki ustawowe z tym związane,
- uproszczenia procesu rejestracji pojazdów,
- wprowadzenie niezbędnych wymagań wynikających z Konwencji o ruchu drogowym oraz z Dyrektywy 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

W ostatnich latach wielokrotnie zmieniana była ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie wymagań dotyczących rejestracji pojazdów, w związku ze zmianą przepisów podatkowych (akcyzy, podatku od towarów i usług) oraz z powstaniem nowej ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Rozbudowanie tych wymagań spowodowało znaczne zwiększenie czynności organów dopuszczających pojazdy do ruchu. Doświadczenia w stosowaniu omawianych przepisów wskazują na potrzebę ich uproszczenia. Uproszczenie procesu rejestracji pojazdów powinno skutkować poprawą efektywności pracy administracji samorządu terytorialnego wykonującego te zadania oraz w konsekwencji skróceniem czasu obsługi właścicieli i posiadaczy pojazdów wnioskujących o rejestrację tych pojazdów. Założono jednak, że uproszczenie tych przepisów zapewni pełną realizację celów wytyczonych dla procesu rejestracji pojazdów, w tym: konieczność przeciwdziałania dopuszczeniu do ruchu pojazdów pochodzących z kradzieży, prawidłowe zabezpieczenie dokumentów związanych z rejestracją, tablicami rejestracyjnymi i innymi oznaczeniami, uwzględnienie kosztów działania administracji publicznej w sprawach rejestracji pojazdów, a także wykonanie obowiązków kontrolnych wynikających z przepisów podatkowych związanych z rejestracją pojazdów.

Poniżej przedstawiamy omówienie zaproponowanych zmian w warunkach dopuszczenia pojazdów do ruchu.

Propozycja zawarta w przepisie **art. 25 ust. 4** projektu ma na celu wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych w zakresie wykorzystywania w ruchu międzynarodowym pojazdów zarejestrowanych za granicą, w przypadku gdy pojazd nie jest zarejestrowany na nazwisko kierowcy i jest on jedynie użytkownikiem. Jest to zastosowanie postanowień

Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., zgodnie z którą państwa strony umowy mają prawo żądać od kierujących takimi pojazdami dokumentu, z którego będzie wynikało prawo do dysponowania nimi. Przepis ten służąc celom kontroli ruchu drogowego umożliwi też skuteczniejsze zwalczanie przestępczości samochodowej.

Przedłożony projekt w przedmiotowym rozdziale w **art. 28- 30** wprowadza nową konstrukcję przepisów dotyczących procesu rejestracji pojazdów i obowiązków właściciela pojazdu oraz organu rejestrującego pojazdy – starosty.

**Art. 28 ust. 1** określa dla właściciela pojazdu obowiązek złożenia wniosku o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia zakupu pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (nowego lub zarejestrowanego) albo od dnia, w którym została dokonana ostateczna odprawa celna przywózowa pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa trzeciego lub od dnia, w którym sprowadził pojazd z terytorium państwa członkowskiego. Wprowadza również, w **ust. 2**, dla posiadacza pojazdu powierzonego mu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną obowiązek złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu na terytorium RP. Tak sformułowane obowiązki czynią je bardziej jednoznacznie określonymi w stosunku do dotychczas obowiązujących wymagań Prawa o ruchu drogowym, wpłyną porządkująco na proces rejestracji pojazdów w naszym kraju i przeciwdziałać będą działaniom przestępczym.

Zasadniczą zmianą dla procesu rejestracji pojazdów jest, stosownie do treści **art. 28 ust. 3**, wymóg przedkładania do rejestracji pojazdu, karty pojazdu, jeżeli została wydana. W przedmiotowym projekcie wyeliminowano obowiązek wydawania karty pojazdu. Nie będzie wobec tego obowiązku dla ministra właściwego do spraw transportu wydania przepisów w sprawach dotyczących karty pojazdu.

Dokument „karta pojazdu” i obowiązki z nim związane zostały wprowadzone ustawą – Prawo o ruchu drogowym w 1999 r. dla dokumentowania historii pojazdu, wobec istniejącego w owym czasie problemu znacznej przestępczości samochodowej i braku centralnej ewidencji pojazdów. Aktualnie w sytuacji realizacji postanowień Porozumienia zawartego w dniu 28 lutego 2007 r. w sprawie współpracy przy integracji i eksploatacji systemów teleinformatycznych centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców oraz systemów do centralnej personalizacji dowodów rejestracyjnych i centralnej personalizacji praw jazdy – dla usprawnienia procesu rejestracji pojazdów – zaproponowano w projekcie ustawy rezygnację z dokumentu „karta pojazdu”. Uwzględniając harmonogram prac wynikający z ww. Porozumienia, mogłoby to nastąpić z dniem 1 stycznia 2009 r. Wzięto przy tym również pod uwagę, że dokument ten nie odpowiada wymaganiom Dyrektywy 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów oraz że był przedmiotem zastrzeżeń Komisji Europejskiej. Mając na uwadze wymagania wymienionej Dyrektywy minister właściwy do spraw transportu wykonując delegację art. 37 ust. 1 ustawy będzie miał alternatywną możliwość określenia wzoru dowodu rejestracyjnego, składającego się z części I i II, w którym część II mogłaby w określonym zakresie pełnić rolę karty pojazdu. Takie rozwiązania zastosowano np. w Austrii i w Niemczech implementując omawiane wymagania. Rozwiązanie to - to element założonego usprawnienia procesu rejestracji pojazdów i obniżenia kosztów związanych z opłatami za wydanie dokumentów rejestracyjnych.

Biorąc pod uwagę, że przy formułowaniu przepisów związanych z rejestracją pojazdów kierowano się ideą uporządkowania tego procesu - w **art. 29** określono podstawy do wydania przez starostę decyzji o rejestracji pojazdu lub odmowy przez niego rejestracji w drodze decyzji.

Wykonując przyjęte założenia, w art. 29 ust. 9 zaproponowano, że brak dokumentów wymienionych w art. 28 ust. 3 pkt 6-9 nie będzie dla starosty przesłanką dla podjęcia decyzji o odmowie rejestracji pojazdu, a będzie stanowić natomiast o obowiązku zawiadamiania właściwych w sprawach kontroli organów. Zmiana ta jest nie tylko istotna z punktu widzenia usprawnienia rejestracji pojazdu widzianej przez organ rejestrujący i właściciela pojazdu, ale również z punktu widzenia działań kontrolnych, które powinny być podejmowane przez właściwe organy (celne, skarbowe). Dotychczasowe warunkowanie decyzji o rejestracji pojazdów złożeniem właściwych dokumentów, o których mowa w art. 28 ust. 3 pkt 6-9, powodowało, że organ rejestrujący pojazdy był zmuszony do oceny przepisów podatkowych: o podatku akcyzowym i podatku od towarów i usług, o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie będąc właściwy w tych sprawach. W przedmiotowej zmianie istotne jest zawiadamianie przez organ rejestrujący - starostę – właściwych organów w tych sprawach. Ocenia się, że przyczyni się to do poprawy kontroli wykonywania obowiązków podatkowych i obowiązków wynikających z ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

**Art. 30 i 31** porządkuje sprawy związane z wydaniem nowego dowodu rejestracyjnego nowych tablic rejestracyjnych, określając obowiązek właściciela lub posiadacza pojazdu do złożenia stosownego wniosku oraz przypadki, w których może złożyć taki wniosek. W propozycji tych przepisów uregulowana jest również kwestia pobierania opłaty za wydanie dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych. Z punktu widzenia zasad tworzenia prawa i obowiązków określonych w ww. artykułach jest to istotna propozycja przepisów, jako że sprawy te nie były wcześniej uregulowane w drodze ustawy, określały je przepisy rozporządzeń wykonawczych.

**Art. 32-38** projektu ustawy są zgodne z dotychczasowym stanem prawnym. Zmiany związane ze swobodnym przepływem osób i towarów w warunkach naszego członkostwa we Wspólnocie Europejskiej dotyczą **art. 40**. W **art. 40 ust. 1 pkt 2 lit. b** rozszerzono możliwość wyrejestrowania pojazdu z urzędu przez starostę – po otrzymaniu od organu właściwego w sprawie rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim informacji o zarejestrowaniu pojazdu za granicą. Natomiast w **art. 40 ust. 2 pkt 5** wprowadzono możliwość powtórnej rejestracji pojazdu, który wcześniej został wyrejestrowany w związku z wywozem pojazdu z kraju, jeżeli pojazd został zarejestrowany za granicą lub zbyty za granicę.

Biorąc pod uwagę konstytucyjną zasadę poszanowania i nie ograniczania własności – w **art. 42 ust. 1 pkt 2 lit. b** określono, że przy zbyciu pojazdu może być przekazane pozwolenie czasowe, jeżeli pojazd został zbyty w okresie czasowej rejestracji pojazdu. Dotychczasowe przepisy Prawa o ruchu drogowym wskazywały na obowiązek przekazywania nabywcy dowodu rejestracyjnego, co w sytuacji wprowadzenia czasowej rejestracji pojazdu z urzędu, nie zawsze było możliwe do spełnienia.

### **Rozwiązania odnoszące się do procesu produkcji i dystrybucji tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu (rozdział 6)**

Przepisy rozdziału 6 projektu ustawy „Produkcja i dystrybucja tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu” nie wymagały zmiany i zostały określone zgodnie z dotychczasowym stanem prawnym wynikającym z art. 75a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Ustawa zapewni jednak w przepisach przejściowych, że przedsiębiorcę posiadającego zezwolenie na produkcję tablic rejestracyjnych wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym uznaje się za posiadającego zezwolenie, o którym mowa w niniejszym projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu.

### **Rozwiązania odnoszące się do rozdziału 7 ustawy „Rzeczoznawcy samochodowi”**

Przepisy Rozdziału 7 „Rzeczoznawcy samochodowi” wprowadzają zmianę wynikającą z art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 1 pkt 15 i projektu ustawy, której celem jest poprawa efektywności pracy administracji publicznej. Według zaproponowanej zmiany w **art. 52, 53 i 54** projektu - organem właściwym do prowadzenia listy rzeczoznawców samochodowych i wpisywania na nią osób spełniających wymagania art. 52 ust. 1 pkt 1-5 jest Dyrektor TDT; dotychczas był to minister właściwy do spraw transportu.

Dyrektor TDT będzie też wydawał decyzję o skreśleniu rzeczoznawcy z listy rzeczoznawców samochodowych. I tutaj rozszerzono przypadki, w których wydaje taką decyzję Dyrektor TDT o sytuację wydania przez rzeczoznawcę samochodowego opinii niezgodnie z przepisami lub poświadczenia nieprawdy. Wówczas ponowne wpisanie rzeczoznawcy na listę może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o skreśleniu stała się ostateczna. Dotychczas ta sytuacja nie była określona w obowiązujących przepisach, co uniemożliwiało skreślenia rzeczoznawcy z listy, nawet jeżeli jego niewłaściwa opinia mogła mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu a poświadczona nieprawda mogła być związana z przestępczością samochodową.

Uwzględniając społeczne oczekiwania - w art. 55 ust. 3 zastosowano wyłączenie od stosowania obowiązku posiadania prawa jazdy, określonej w art. 52 ust.1 pkt 2 kategorii, w przypadku rzeczoznawcy samochodowego, któremu ze względu na stan zdrowia cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami.

Mając na uwadze wcześniej nabyte uprawnienia przez rzeczoznawców samochodowych, ustawa o dopuszczeniu pojazdów do ruchu zapewni ważność wpisów na listę rzeczoznawców samochodowych i wydanych rzeczoznawcom zaświadczeń, na okres na jaki one zostały wydane przez ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

### **Rozwiązania odnoszące się do procesu badań technicznych pojazdów i prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Rozdział 8)**

Przygotowanie projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu podyktowana jest przede wszystkim potrzebą zmian w systemie badań technicznych pojazdów oraz zmian w systemie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. Poziom badań technicznych wykonywanych przez diagnostów na SKP ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nowe przepisy tak zostały także zaprojektowane żeby uwzględnić orzecznictwo ETS w sprawie badań technicznych pojazdów sprowadzonych z zagranicy.

Diagnosta orzeka o stanie technicznym pojazdu który uczestniczy w ruchu drogowym dlatego w systemie tym nie może być przypadkowych działań, a wszystkie osoby związane z działalnością SKP muszą posiadać określony zakres zadań i kompetencji.

Projekt jest kompleksowym zapisaniem na nowo całego obszaru prawa związanego z badaniami technicznymi i działalnością SKP. Przepisy zawierają dotychczasowe rozwiązania utrzymując co do zasady obowiązek wykonywania badań technicznych pojazdów.

Nowe przepisy nakładają obowiązek przeprowadzenia badania technicznego dla pojazdu wyrejestrowanego który zgodnie z ustawą podlega ponownej rejestracji. Dotychczas przepisy nie regulowały tej sprawy i organy rejestrujące stosowały różną praktykę w kierowaniu na badania techniczne pojazdów wyrejestrowanych przed ich ponowną rejestracją. Projekt reguluje tę sprawę poprzez jednoznaczne nałożenie obowiązku wykonania badania

technicznego. Jeżeli pojazd był wyrejestrowany to przed ponownym dopuszczeniem do ruchu musi przejść badanie techniczne żeby jednoznacznie stwierdzić czy odpowiada warunkom technicznym oraz czy może bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym.

Projekt zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym podkreśla nowe aspekty bezpieczeństwa użytkowania pojazdów dlatego zgodnie z nową propozycją badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu może być przeprowadzone po przedstawieniu dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego. Dotychczasowe przepisy w tym zakresie funkcjonowały w rozporządzeniu wykonawczym do PRD jednak jako norma prawna nakładająca na właściciela pojazdu (np. dźwigu) obowiązek znalazła swoje miejsce bezpośrednio w ustawie.

Projekt zmiany ustawy uprawnia diagnostę do zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu niesprawnego zagrażającego bezpieczeństwu ruchu drogowego. Za zatrzymany dowód rejestracyjny diagnosta wystawia pokwitowanie w którym określa zasady i warunki użytkowania pojazdu (np. zezwala na dojazd do warsztatu celem naprawy). Diagnosta jest najważniejszym ogniwem w procesie dopuszczenia pojazdu do ruchu orzekającym o stanie pojazdu. Upoważnienie diagnosty do zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu i odesłania tego dokumentu do organu rejestrującego powinno skutecznie eliminować z ruchu pojazdy niesprawnie a od diagnosty w procesie nadzoru skutecznie egzekwować wykonywanie badań technicznych.

Nowe przepisy mają poprawić i usprawnić procedury uzyskania przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP poświadczenia że stacja odpowiada wymaganym warunkom lokalowo – organizacyjnym oraz że posiada odpowiedni sprzęt i wyposażenie kontrolno pomiarowe. W szczególności projekt uszczegóławia sprawy przekazywania praw wynikających z poświadczenia w przypadku zmian w prowadzonej działalności lub zmiany przedsiębiorcy prowadzącego SKP.

Przepisy projektowanej zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym określają zasady prowadzenia SKP przez podmioty nie będące przedsiębiorcami (np. szkoła kształcąca w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów samochodowych, jednostka sektora finansów publicznych, jednostki ochrony przeciwpożarowej, jednostki wojskowe lub resortu spraw wewnętrznych). Dotychczas podmioty te prowadzą działalność w zakresie prowadzenia SKP na zasadzie konstytucyjnej ochrony praw nabytych. Ustawa Prawo o ruchu drogowym po zmianach w 2001 i 2004 roku nie uregulowała kwestii działania tych podmiotów jako stacja kontroli pojazdów co uniemożliwia ich rozwój. Zmiana przepisów oraz jednoznaczne określenie organów nadzoru nad tymi podmiotami da nie tylko podstawy do właściwego działania tych jednostek ale przede wszystkim urealni i wzmocni nadzór nad nimi. Stacja kontroli pojazdów prowadzona przez szkołę lub jednostkę wojskową chcąc decydować o dopuszczeniu pojazdów do ruchu powinna podlegać porównywalnym zasadom działania i nadzoru.

Zgodnie z projektem Starosta będzie prowadził ewidencję podmiotów niebędących przedsiębiorcami którzy wykonują badania techniczne na terenie jego powiatu. Rozwiązanie to zapewni możliwość ewidencjonowania stacji na jednakowych zasadach z przedsiębiorcami oraz stosowania jednolitej numeracji SKP. Obecnie starostowie prowadzą listę stacji prowadzonych przez podmioty nie będące przedsiębiorcami jako wyodrębniony fragment rejestru działalności regulowanej. W skali kraju zadanie dotyczy prowadzenia ewidencji dla około 100 podmiotów nie jest to dodatkowe zadanie dla Starosty, a jedynie zmiana formuły prowadzonej ewidencji.



Projekt ustawy w **art. 60** stanowi o nowym podziale organizacyjnym i kompetencyjnym stacji kontroli pojazdów. Wydiskutowane w toku konsultacji społecznych rozwiązanie stanowi że podstawowe SKP będą stacjami upoważnionymi do badania w pełnym zakresie wyłącznie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Okręgowe SKP upoważnione będą do badań technicznych wszystkich pojazdów bez względu na ich masę i przeznaczenie. Rozwiązanie tym samym znosi dotychczasowy stan prawny w zakresie funkcjonowania podstawowych stacji kontroli pojazdów o rozszerzonym zakresie działania. Dotychczasowe przepisy odbierane są jako nierówne traktowanie podmiotów nowo podejmujących działalność w zakresie SKP- ponieważ nie można utworzyć SKP o rozszerzonym działaniu i każda nowa stacja może być jedynie stacją podstawową lub okręgową w rozumieniu przepisów dotychczasowych. Stacje o rozszerzonym zakresie otrzymują okres przejściowy na podjęcie decyzji i dostosowanie się do nowych wymagań. Dla zapewnienia warunków równej konkurencji w sprawie prowadzenia badań technicznych zgodnie z nowym projektem wszystkie SKP między innymi będą mogły wykonywać badania techniczne pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.

Mając na uwadze wszystkie negatywne sygnały o działaniu SKP i nierzetelnej pracy diagnostów, jakie docierają do Ministerstwa Infrastruktury oraz są medialnie nagłaśniane, projekt ustawy przewiduje możliwość wykonania sprawdzenia działania SKP w pełnym zakresie przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Negatywny wynik takiego sprawdzenia i stwierdzenie rażących naruszeń w zakresie wykonywania badań technicznych skutkowałby wnioskiem do starosty o zamknięcie takiej stacji. Niedostateczny nadzór starosty nad SKP wynikający z trudności w jego wykonywaniu (brak wyszkolonych kadr) prowadzi do bezkarności wśród przedsiębiorców oraz diagnostów wykonujących badania. Te negatywne działania i ich skutki muszą zostać zlikwidowane.

Badania techniczne pojazdów to bardzo odpowiedzialny fragment decyzji o dopuszczeniu pojazdu do ruchu. Zmieniające się przepisy i postęp techniczny, w dziedzinie motoryzacji, jaki je wymusza nakłada na osoby związane z tym procesem decyzyjnym (przedsiębiorców i diagnostów) stały wymóg doskonalenia się oraz kształcenia. Projekt ustawy zobowiązuje przedsiębiorcę prowadzącego SKP do rozwijania wiedzy fachowej i podnoszenia kwalifikacji zatrudnionych diagnostów.

Ustawa przewiduje także nowe przepisy w walce z nieuczciwą konkurencją. Obniżanie opłaty za badania wręczanie „gratisów” tworzą nierówną sytuację i nieuczciwą grę rynkową wokół badań technicznych. Zgodnie z projektem podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów zabrania się pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach oraz oferowania korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem. Są to pierwsze przepisy dotyczące tego obszaru działania SKP. Zachętą do badania technicznego w grze rynkowej o klienta ma być jakość badań, a nie obniżka ceny.

### **Rozwiązania odnoszące się do przepisów karnych (Rozdział 9)**

Bezkarność nieuczciwych przedsiębiorców i diagnostów wynikająca z bardzo łagodnej linii orzeczniczej w postępowaniach administracyjnych o cofnięcie uprawnień skłania do zaproponowania kar finansowych za łamanie prawa. Projekt ustawy przewiduje kary finansowe za wprowadzanie do obrotu pojazdów lub ich przedmiotów wyposażenia i części bez wymaganych badań i dokumentów, niewłaściwe wykonywanie badań technicznych – kary finansowe, których wysokość i nieuchronność powinna przyczynić się do poprawy sytuacji w dziedzinie badań technicznych pojazdów.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy będzie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Przedmiotowy projekt jest objęty prawem Unii Europejskiej.