projekt 23.06.2010 r.

USTAWA

z dnia .....2010 r.

o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego[1)2)]

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa reguluje warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania, a także działalność właściwych podmiotów i organów w tym zakresie.

2. Zadania samorządu województwa, o których mowa w art. 125 ust. 1, 3 i 5 i art. 130 ust. 2, są zadaniami z zakresu administracji rządowej.

Art. 2. 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) cecha identyfikacyjna – numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy;
2) kategoria pojazdu – kategoria homologacyjna pojazdu;
3) nowy pojazd – pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany;

[1)] Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

1) Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57 z 2.3.1992, str. 27, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 359, z późn. zm.),
2) Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 1.6.1999, str. 57, z późn. zm.; Dz. Urz. Polskie Wydanie Specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, z późn. zm.),
3) Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 9.5.2002, str. 2,z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne, rozdz. 13, t. 29, str. 399),
4) Dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. WE L 171 z 9.7.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 311, z późn. zm.),
5) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa") (Dz. Urz. UE L 263 z 9.10.2007 r., str. 1),
6) Dyrektywa 2009/40 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. UE L 141 z dnia 6.6.2009 r., str. 12).

Dane dotyczące aktów prawa Unii Europejskiej, ogłoszone przed dniem 1 maja 2004 r. zamieszczone w niniejszej ustawie, dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

[2)] Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe, .ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej, ustawę z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, ustawę z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustawę z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Systemie Informacji Wizowej, oraz, ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

4) opłata ewidencyjna – opłata stanowiąca przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.[3)]);
5) państwo członkowskie – państwo będące członkiem Unii Europejskiej;
6) pojazd kompletny – pojazd, który nie wymaga kompletacji w celu spełnienia niezbędnych wymagań technicznych;
7) pojazd marki „SAM" – pojazd zbudowany przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej;
8) pojazd niekompletny – pojazd, który w celu uzyskania założonych cech użytkowych oraz spełnienia niezbędnych wymagań technicznych powinien przejść co najmniej jeszcze jeden etap kompletacji;
9) pojazd skompletowany – pojazd powstały w wyniku wielostopniowej homologacji typu pojazdu, spełniający niezbędne wymagania techniczne;
10) pojazd z końcowej partii produkcji – pojazd, dla którego świadectwo homologacji typu pojazdu utraciło ważność;
11) świadectwo homologacji typu EKG ONZ – dokument wydany przez właściwy organ państwa-strony Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia lub części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135 i 1136), stwierdzający, że typ przedmiotu wyposażenia lub części spełnia wymagania określone w regulaminach EKG ONZ stanowiących załączniki do tego Porozumienia;
12) świadectwo homologacji typu pojazdu – dokument wydany przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzający, że typ pojazdu spełnia wymagania krajowej procedury homologacji typu pojazdu;
13) świadectwo homologacji typu WE – dokument wydany przez właściwy organ państwa członkowskiego stwierdzający, że typ pojazdu, przedmiot jego wyposażenia lub część spełnia wymagania zharmonizowanej unijnej procedury homologacji typu;
14) typ pojazdu – oznaczenie pojazdów jednej kategorii homologacyjnej, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 44 ust. 1 pkt 1;
15) urządzenia pośredniego widzenia – urządzenia służące do obserwacji obszaru znajdującego się obok lub z tyłu pojazdu niewidocznego bezpośrednio z miejsca kierowcy.

2. Ilekroć w ustawie jest mowa o pojeździe określonej konstrukcji, rodzaju, podrodzaju i przeznaczenia – należy przez to rozumieć pojazd w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

[3)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246.

Rozdział 2

Organy właściwe
w sprawach homologacji oraz dopuszczenia jednostkowego pojazdu

Art. 3. 1. Organem właściwym w sprawach homologacji oraz dopuszczenia jednostkowego pojazdu jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej Dyrektorem „TDT".

2. Do zadań Dyrektora TDT w zakresie homologacji należą sprawy dotyczące:

1) świadectw homologacji typu;
2) decyzji o uznaniu świadectwa homologacji typu wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ państwa członkowskiego;
3) decyzji zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu;
4) kontroli zgodności produkcji;
5) współpracy z właściwymi organami państw członkowskich oraz państw będących stroną Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia lub części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135 i 1136), zwanego dalej „Porozumieniem", w zakresie homologacji;
6) przekazywania danych o typie pojazdu, na które zostało wydany dokument, o którym mowa w pkt 1 – 3, do katalogu pojazdów;
7) przekazywanie informacji dotyczących homologacji typu do właściwych organów państw członkowskich oraz państw będących stroną Porozumienia;
8) prowadzenia ewidencji świadectw homologacji typu.

3. Do zadań Dyrektora TDT w zakresie dopuszczenia jednostkowego pojazdu należą sprawy dotyczące:

1) zezwoleń na dopuszczenie jednostkowe pojazdów;
2) decyzji o uznaniu dokumentu o dopuszczeniu jednostkowym wydany na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą przez właściwy organ państwa członkowskiego;
3) przekazywania danych pojazdu, na który został wydany dokument o którym mowa w pkt 1 i 2 na dopuszczenie jednostkowe, do katalogu pojazdów;
4) potwierdzenia spełnienia dodatkowych wymagań przez okręgowe stacje kontroli pojazdów do przeprowadzania badań w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

4. Do zadań Dyrektora TDT należą także sprawy dotyczące:

1) odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd;
2) poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów;
3) kontroli stacji kontroli pojazdów;
4) egzaminowania kandydatów na diagnostów i diagnostów;
5) egzaminowania kandydatów na montażystów;
6) rejestru montażystów;
7) rejestru rzeczoznawców samochodowych;

8) opracowywanie projektów wymagań technicznych dla pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części stosowanych w pojazdach, uwzględniających stan prawny wynikający z przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie, wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych oraz Porozumienia.

Art. 4. 1. Nadzór nad Dyrektorem TDT sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

2. W ramach wykonywanego nadzoru minister właściwy do spraw transportu sprawdza prawidłowość wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT, o których mowa w art. 3 ust. 2 - 4.

3. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w zakresie wykonywanych zadań, minister właściwy do spraw transportu wydaje Dyrektorowi TDT wiążące wytyczne i polecenia co do sposobu wykonywania tych zadań.

4. Wytyczne i polecenia, o których mowa w ust. 3, nie mogą dotyczyć indywidualnych rozstrzygnięć co do istoty sprawy załatwianej w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 5. W sprawach należących do zakresu działania Dyrektora TDT organem wyższego stopnia, w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, jest minister właściwy do spraw transportu.

Rozdział 3
Warunki techniczne pojazdów

Art. 6. 1. Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego:

1) nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę;
2) nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych;
3) nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych;
4) nie powodowało wycieku szkodliwych substancji lub płynów eksploatacyjnych;
5) nie powodowało niszczenia drogi;
6) zapewniało dostateczne pole widzenia dla kierowcy, w tym poprzez urządzenie pośredniego widzenia;
7) zapewniało łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu;
8) nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych.

2. Pojazd, o którym mowa w ust. 1, powinien spełniać ponadto:

1) szczegółowe warunki techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13 – dotyczy pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
2) warunki określone w:
   a) przepisach Unii Europejskiej – dotyczy pojazdu zarejestrowanego w państwie członkowskim,

b) odpowiednich umowach międzynarodowych, których stroną jest Rzeczpospolita Polska – dotyczy pojazdu zarejestrowanego w państwie niebędącym państwem członkowskim.

3. Urządzenia i wyposażenie pojazdu, w szczególności zapewniające bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska przed ujemnymi skutkami używania pojazdu, powinny być utrzymane w należytym stanie oraz działać sprawnie i skutecznie.

4. Urządzenia służące do łączenia pojazdu ciągnącego z przyczepą powinny zapewnić bezpieczne ciągnięcie przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej przewidzianej do ciągnięcia przez ten pojazd, uniemożliwić samoczynne odłączenie się przyczepy oraz zapewnić prawidłowe działanie świateł i hamulców, o ile przyczepa jest w nie wyposażona.

5. Wymagania dla urządzeń pośredniego widzenia, o których mowa w ust. 1 pkt 6 oraz obowiązek ich stosowania w pojazdach odpowiedniej kategorii określają przepisy wydane na podstawie art. 44 ust. 1 pkt 1.

6. Zabrania się:

1) umieszczania wewnątrz i na zewnątrz pojazdu wystających spiczastych albo ostrych części lub przedmiotów, które mogą spowodować uszkodzenie ciała osób znajdujących się w pojeździe lub innych uczestników ruchu;
2) stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko;
3) stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części nieodpowiadających warunkom określonym w przepisach szczegółowych;
4) umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie;
5) wyposażania pojazdu w urządzenie informujące o działaniu sprzętu kontrolno-pomiarowego używanego przez organy kontroli ruchu drogowego lub działanie to zakłócające albo przewożenia w pojeździe takiego urządzenia w stanie wskazującym na gotowość jego użycia;
6) wymiany nadwozia pojazdu posiadającego numer VIN albo numer nadwozia;
7) dokonywania zmian konstrukcyjnych pojazdu zmieniających jego rodzaj, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi lub dokonywania zabudowy pojazdu z wyjątkiem:
   a) nowego pojazdu, na którego typ po dokonanych zmianach zostało wydane świadectwo homologacji typu lub decyzja zwalniająca z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu lub zmieniono wydane świadectwo homologacji typu,
   b) pojazdu, który po dokonanych zmianach uzyskał zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe pojazdu.

7. Przepis ust. 6 nie dotyczy pojazdu:

1) zabytkowego – w zakresie pkt 1 – 4, z zastrzeżeniem, że w przypadku pkt 4 obowiązuje zakaz korzystania z tych urządzeń podczas jazdy i postoju;
2) specjalnego lub używanego do celów specjalnych, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego i Służby Więziennej – w zakresie pkt 4 i 5;

3) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej i jednostek ochrony przeciwpożarowej – w zakresie pkt 1, 3 – 5 i 7.

Art. 7. 1. Autobus zaliczony do kategorii pojazdu M_2 lub M_3 wyposaża się w ogranicznik prędkości, ograniczający prędkość do 100 km/h.

2. Pojazd zaliczony do kategorii pojazdu N_2 lub N_3 wyposaża się w ogranicznik prędkości, ograniczający prędkość do 90 km/h.

3. Ogranicznik prędkości jest montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną.

4. Przepisy ust. 1 i 2 nie dotyczą pojazdu:

1) specjalnego lub używanego do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Inspekcji Transportu Drogowego i Służby Więziennej;
2) zabytkowego;
3) nierozwijającego, ze względów konstrukcyjnych, prędkości większej niż odpowiednio określona w ust. 1 i 2;
4) producenta lub jednostki organizacyjnej producenta w celu umożliwienia przeprowadzania odpowiednich badań;
5) przeznaczonego wyłącznie do robót publicznych na obszarach miejskich;
6) kategorii N_3 oraz M_3 o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10t, zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r.;
7) kategorii N_2, M_2 oraz M_3 o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 10t, zarejestrowanych przed dniem 1 października 2001 r.

Art. 8. 1. Pojazd dopuszczony do ruchu drogowego, z wyłączeniem tramwaju, powinien posiadać cechę identyfikacyjną.

2. Cechę identyfikacyjną umieszcza:

1) producent – w nowym pojeździe;
2) upoważniona stacja kontroli pojazdów właściwa miejscowo dla miejsca rejestracji pojazdu – w pojeździe:
   a) marki „SAM”,
   b) w którym dokonano wymiany ramy lub podwozia na odpowiednio ramę lub podwozie bez numeru nadanego przez producenta,
   c) odzyskanym po kradzieży, w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfałszowaniu,
   d) nabytym na licytacji publicznej lub od podmiotu wykonującego prawomocne orzeczenie sądu o przepadku pojazdu na rzecz Skarbu Państwa, w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfałszowaniu,
   e) w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfałszowaniu, a prawomocnym orzeczeniem sądu zostało ustalone prawo własności pojazdu,
   f) w którym cecha identyfikacyjna uległa skorodowaniu lub została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy,

g) zabytkowym, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona.

3. Przed wprowadzeniem pojazdu do obrotu handlowego, cechę identyfikacyjną nadaje i umieszcza producent.

4. Starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdów wydaje decyzję o nadaniu cechy identyfikacyjnej na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2 w sytuacji, o której mowa w ust. 2 pkt 2.

5. Starosta upoważnia stację kontroli pojazdów do umieszczania cech identyfikacyjnych w przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 2.

6. Stacja kontroli pojazdów umieszcza cechę identyfikacyjną na podstawie decyzji starosty o nadaniu cechy identyfikacyjnej.

7. Organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, o którym mowa w art. 74 ust. 1, wydaje decyzję o nadaniu cechy identyfikacyjnej na wniosek dowódcy jednostki użytkującej pojazd w sytuacji, o której mowa w ust. 2 pkt 2. Cechę identyfikacyjną umieszcza upoważniona stacja kontroli pojazdów wskazana w decyzji.

8. Okoliczności, o których mowa w ust. 2 pkt 2 lit. f i g, powinny być potwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 120 ust. 1. Opinia powinna wskazywać pierwotną cechę identyfikacyjną lub jednoznacznie wykluczać ingerencję w pole numerowe w celu umyślnego jej zniszczenia lub sfałszowania albo wskazywać na brak oryginalnie umieszczonej cechy identyfikacyjnej w przypadku pojazdu zabytkowego.

Art. 9. Rada powiatu może wprowadzić obowiązek wyposażenia pojazdów zaprzęgowych w hamulec uruchamiany z miejsca zajmowanego przez kierującego.

Art. 10. 1. Dyrektor TDT może w indywidualnym, uzasadnionym przypadku zezwolić, w drodze decyzji administracyjnej, na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd.

2. Decyzja, o której mowa w ust. 1, wydawana jest na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 1 i 2, po uiszczeniu opłaty.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, należy dołączyć:

1) dowód rejestracyjny, jeżeli pojazd jest zarejestrowany;
2) kopię dokumentu potwierdzającego własność pojazdu, jeżeli wnioskujący nie jest właścicielem pojazdu wskazanym w dowodzie rejestracyjnym;
3) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym w stacji kontroli pojazdów wskazujące, których warunków technicznych pojazd nie spełnia;
4) inne dokumenty przedstawiające dane techniczne pojazdu w zakresie wnioskowanego odstępstwa.

4. Decyzja zezwalająca na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego.

5. Dyrektor TDT, wydając decyzję zezwalającą na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie długości pojazdu, dla pojazdu posiadającego osie skrętne, może uznać jego długość za normatywną, jeżeli właściciel pojazdu dodatkowo dołączy do wniosku, o którym mowa w ust. 2, pozytywny wynik badania promieni skręcania pojazdu, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 1, przeprowadzonego przez jednostkę badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań homologacyjnych typu.

6. W przypadku pojazdów należących do przedstawicielstwa dyplomatycznego, urzędu konsularnego i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowych, a także personelu korzystającego z przywilejów, immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, wniosek na odstępstwo od warunków technicznych powinien być złożony za pośrednictwem organu rejestrującego, o którym mowa w art. 73.

Art. 11. 1. Dyrektor TDT, na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 1 i 2, udziela za opłatą, w formie decyzji administracyjnej, przyrzeczenia wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów, zwanego dalej „promesą".

2. Wniosek o promesę powinien zawierać informacje dotyczące rodzaju pojazdu oraz warunków technicznych, których ten pojazd nie spełnia.

3. Opłata za wydanie promesy pomniejsza wysokość opłaty za wydanie decyzji zezwalającej na odstępstwo od warunków technicznych.

Art. 12. Opłaty, o których mowa w art. 10 ust. 2 i art. 11 ust. 1, stanowią przychód TDT.

Art. 13. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki techniczne oraz zakres niezbędnego wyposażenia:

1) pojazdu;
2) kolejki turystycznej;
3) tramwaju;
4) trolejbusu.

2. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określą, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw finansów publicznych oraz Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określą, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Inspekcji Transportu Drogowego i Służby Więziennej.

4. Wydając rozporządzenia, o których mowa w ust. 1 – 3, należy uwzględnić:

1) konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów;
2) zapewnienie możliwie najmniejszego negatywnego wpływu pojazdów na środowisko;
3) przepisy i porozumienia międzynarodowe dotyczące pojazdów, ich wyposażenia i części;
4) przeznaczenie pojazdów oraz sposób ich wykorzystania.

5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki oraz ministrem właściwym do spraw środowiska, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko

kierując się względami technicznymi, zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego i wymogami ochrony środowiska oraz mając na celu zapobieganie nieprawidłowościom w obrocie przedmiotami wyposażenia i częściami wymontowanymi z pojazdów.

6. Minister właściwy do spraw transportu, może określić, w drodze rozporządzenia, niższe niż ustalone w art. 7 ust. 1 i 2, wartości ustawień urządzeń ograniczających maksymalną prędkość pojazdów przewożących niektóre towary niebezpieczne, mając na uwadze szczególne zagrożenia występujące podczas przewozu towarów niebezpiecznych.

7. Minister właściwy do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oraz tryb nadawania i umieszczania cech identyfikacyjnych w przypadkach, o których mowa w art. 8 ust. 2 pkt 2, uwzględniając znaczenie cech identyfikacyjnych dla zapewnienia jednoznacznej identyfikacji pojazdu, pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) wzór wniosku o odstępstwo od warunków technicznych;
2) wysokość opłaty za wydanie:
   a) decyzji, o której mowa w art. 10 ust. 1, w kwocie nie wyższej niż 1000 zł,
   b) promesy, o której mowa w art. 11 ust. 1, w kwocie nie wyższej, niż 500 zł

- mając na uwadze usprawnienie procedur oraz ponoszone koszty związane z wydawaniem decyzji na odstępstwo od warunków technicznych oraz promesy.

Rozdział 4
Homologacja

Art. 14. 1. Spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części potwierdza się w procedurze homologacji typu:

1) pojazdu;
2) przedmiotu wyposażenia lub części;
3) dodatkowego układu zasilania gazem.

2. Na potrzeby procedury homologacji typu, pojazdy zgodnie z ich dopuszczalną masą całkowitą oraz cechami konstrukcyjnymi dzieli się na kategorie. Kategorie pojazdów określa załącznik do ustawy.

Art. 15. Potwierdzenie spełnienia wymagań, o których mowa w art. 14, następuje poprzez wydanie dla:

1) pojazdu:
   a) świadectwa homologacji typu WE pojazdu,
   b) świadectwa homologacji typu pojazdu;
2) przedmiotu wyposażenia lub części:
   a) świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części,
   b) świadectwa homologacji typu EKG ONZ;
3) dodatkowego układu zasilania gazem - świadectwa homologacji typu dodatkowego układu zasilnia gazem.

Art. 16. 1. Producent nowego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części odpowiednie świadectwo homologacji typu WE.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy producenta przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu, który uzyskał dla tego przedmiotu wyposażenia lub części świadectwo homologacji typu:

1) EKG ONZ;
2) dodatkowego układu zasilania gazem.

3. Producent tramwaju, trolejbusu lub pojazdu kategorii R, T_4, T_5 obowiązany jest uzyskać dla każdego nowego typu tego pojazdu świadectwo homologacji typu pojazdu.

4. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, uznaje się za spełniony, jeżeli producent dla produkowanych w małych seriach pojazdów kategorii M, N, O uzyskał w odniesieniu do tych pojazdów świadectwo homologacji typu pojazdu.

5. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 i 3, uznaje się za spełniony dla pojazdów z końcowej partii produkcji, jeżeli producent uzyskał dla nich decyzję zwalniającą z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu.

Art. 17. Ilekroć w rozdziale jest mowa o producencie, należy przez to rozumieć również podmiot:

1) dokonujący zmian konstrukcyjnych zmieniających rodzaj lub przeznaczenie pojazdu, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi;
2) wprowadzający do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd kategorii L, N, M, O, T_1, T_2, T_3 oraz przedmioty ich wyposażenia lub części.

Art. 18. Producent, który wprowadzi do obrotu pojazd, przedmiot wyposażenia lub część albo dodatkowy układ zasilania gazem bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań obowiązany jest w terminie 30 dni od dnia stwierdzenia tego faktu, na swój koszt wycofać z obrotu ten pojazd, przedmiot wyposażenia lub część albo dodatkowy układ zasilania gazem.

Art. 19. 1. Świadectwa homologacji typu, o których mowa w art. 15, wydaje, zmienia, odmawia wydania lub cofa, w drodze decyzji administracyjnej, Dyrektor TDT.

2. Wydanie lub zmiana świadectwa homologacji typu następuje:

1) za opłatą;

2) po uiszczeniu opłaty katalogowej – w przypadku świadectw homologacji typu, o których mowa w art. 15 pkt 1.

3. Wydanie lub zmiana świadectwa homologacji typu, następuje na wniosek producenta, do którego dołącza się:

1) protokół z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem lub sprawozdanie zawierające wyniki tego badania, wydany przez jednostkę upoważnioną - o ile jest wymagany;
2) kopie odpowiednich świadectw homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części - o ile są wymagane;
3) informację i instrukcję określające warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska – o ile występują;

4) instrukcję montażu - w przypadku świadectw homologacji typu, o których mowa w art. 15 pkt 2 lit. b i pkt 3;
5) kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu oraz opłaty katalogowej;
6) wypis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;
7) oświadczenie, w przypadku świadectwa homologacji typu WE, o następującej treści:

„Oświadczam, że w zakresie typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części …… złożyłem tylko jeden wniosek, i tylko w jednym państwie Unii Europejskiej."

8) wykaz osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności, zaświadczenia o zajmowanych przez nie stanowiskach oraz wzory ich podpisów – w przypadku świadectw homologacji typu, o których mowa w art. 15 pkt 1;
9) deklarację o sposobie i metodach zapewnienia zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części oraz dodatkowego układu zasilania gazem, z typem podlegającym procedurze homologacji.

4. Dyrektor TDT może w uzasadnionych przypadkach, wezwać producenta do przedstawienia dokumentów dodatkowych, niezbędnych do podjęcia decyzji w sprawie wydania lub zmiany świadectwa homologacji typu.

5. Dyrektor TDT przekazuje, w terminie 20 dni roboczych od dnia wydania lub zmiany świadectwa homologacji typu, właściwym w sprawach homologacji organom:

1) państw członkowskich - kopie świadectw homologacji typu WE pojazdu oraz listę świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części;

2) państw będących stroną Porozumienia – listę świadectw homologacji typu EKG ONZ.

6. Dyrektor TDT, w ewidencji świadectw homologacji typu zamieszcza następujące dane i informacje dotyczące świadectwa homologacji typu oraz decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu:

1) numer;
2) datę wydania;
3) markę lub nazwę handlową producenta;
4) typ pojazdu, o ile dotyczy;
5) typ przedmiotu wyposażenia lub części, o ile dotyczy;
6) oznaczenie handlowe, o ile dotyczy;
7) kategorię pojazdu, o ile dotyczy;
8) rodzaj pojazdu, o ile dotyczy;
9) nazwę i adres producenta;
10) nazwę i adres fabryki montującej;
11) datę ważności o ile dotyczy;
12) wykaz osób upoważnionych do podpisywania świadectwa zgodności lub odpisu decyzji zwalniającej.

Art. 20. 1. Do wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu dla pojazdu, w którym w przedmiocie wyposażenia lub części zastosowano nowatorskie rozwiązania konstrukcyjne lub technologie, które nie spełniają wymagań określonych w przepisach dotyczących homologacji typu, producent dołącza również:

1) uzasadnienie zastosowania nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych lub technologii;
2) opis zastosowanych rozwiązań dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
3) opis przeprowadzonych badań oraz ich wyniki wykazujące, że zapewniono przynajmniej równoważny poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska w stosunku do wymagań określonych w przepisach dotyczących homologacji.

2. W terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 1, Dyrektor TDT występuje do Komisji Europejskiej z wnioskiem o wydanie zgody na wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu.
3. Do czasu wydania zgody, o której mowa w ust. 2, Dyrektor TDT może wydać świadectwo homologacji typu pojazdu na okres 10 miesięcy, o ile producent wystąpi we wniosku, o którym mowa w ust. 1, o wydanie takiego świadectwa, a pojazd spełnia warunki, o których mowa w art. 6 ust. 1, art. 7 i 8.
4. W przypadku uzyskania zgody Komisji Europejskiej, o której mowa w ust. 2, Dyrektor TDT niezwłocznie wydaje świadectwo homologacji typu WE pojazdu.
5. W przypadku odmowy wydania zgody przez Komisję Europejską, o której mowa w ust. 2, Dyrektor TDT:
   1) odmawia wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu;
   2) w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania odmowy wydania zgody cofa wydane świadectwo homologacji typu pojazdu.

Art. 21. 1. Świadectwo homologacji typu wydane na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ państwa członkowskiego może być uznane przez Dyrektora TDT przez wydanie decyzji o uznaniu tego świadectwa, jeżeli dany typ pojazdu spełnia wymagania techniczne obowiązujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W celu uzyskania decyzji o której mowa w ust. 1, producent nowego typu pojazdu składa wniosek o uznanie świadectwa homologacji typu wydanego na dany typ pojazdu.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się świadectwo homologacji typu, o którym mowa w ust. 1. Przepis art. 24 ust. 1 pkt 1 stosuje się odpowiednio.

4. Wydanie decyzji o uznaniu świadectwa homologacji typu, wydanego na dany typ pojazdu następuje za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej.
5. Przepisy art. 23 stosuje się odpowiednio do uznawania świadectwa homologacji typu, o którym mowa w niniejszym przepisie.

Art. 22. Dyrektor TDT, na wniosek zainteresowanego podmiotu, wydaje kopię świadectwa homologacji typu pojazdu, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

Art. 23. 1. Producent, który uzyskał świadectwo homologacji typu WE pojazdu w innym państwie członkowskim, wprowadzający do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowe pojazdy, obowiązany jest przekazać Dyrektorowi TDT informację o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu lub jego zmianie oraz wykaz danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu.

2. Producent przekazuje informacje, o których mowa w ust. 1, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej.

Art. 24. 1. Dyrektor TDT wydaje świadectwo homologacji typu, o którym mowa w art. 15:
   1) pkt 1 – jeżeli:
      a) świadectwa homologacji typu przedmiotów wyposażenia lub części pojazdu potwierdzają że dany typ pojazdu odpowiada warunkom określonym w pkt 2,
      b) protokół z badania homologacyjnego typu pojazdu wraz ze sprawozdaniem potwierdza spełnianie przez dany typ pojazdu warunków technicznych zawartych w opisie technicznym, w odniesieniu do wszystkich homologacji

typu przedmiotów wyposażenia lub części, odpowiednio do wymagań dla danej kategorii pojazdu,

c) warunki lub ograniczenia zawarte w informacji i instrukcji, o której mowa w art. 19 ust.3 pkt 3 nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego lub ochronie środowiska;

2) pkt 2 lit. a – jeżeli sprawozdanie zawierające wyniki badań homologacyjnych potwierdza, że dany typ przedmiotu wyposażenia lub część pojazdu odpowiada warunkom określonym w przepisach:

a) Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych,

b) rozdziału 3,

c) ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.[4)]);

3) pkt 2 lit. b - jeżeli sprawozdanie zawierające wyniki badań homologacyjnych potwierdza, że dany typ przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu odpowiada warunkom określonym w :

a) przepisach rozdziału 3,

b) regulaminach stanowiących załączniki do Porozumienia,

c) przepisach ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

4) pkt 3 - jeżeli protokół z badania homologacyjnego typu dodatkowego układu zasilania gazem wraz ze sprawozdaniem potwierdza, że dany typ dodatkowego układu zasilania gazem odpowiada warunkom określonym w :

a) przepisach rozdziału 3,

b) regulaminach stanowiących załączniki do Porozumienia,

c) przepisach ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2. Producentowi, którego siedziba znajduje się poza terytorium Unii Europejskiej Dyrektor TDT wydaje świadectwo homologacji typu WE, jeżeli producent posiada upoważnionego przedstawiciela na terytorium państwa członkowskiego, do reprezentowania go w sprawach homologacji.

Art. 25. 1. Decyzję zwalniającą z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu dla pojazdów z końcowej partii produkcji, wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, Dyrektor TDT na wniosek producenta lub importera, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej.

2. Do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w ust. 1, dołącza się:

1) kopię świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu;

2) kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie decyzji;

3) kartę wzorów podpisów osób upoważnionych do podpisywania odpisów decyzji.;

3. Producent lub importer we wniosku, o którym mowa w ust. 2, obowiązany jest podać liczbę pojazdów oraz przyczyny techniczne lub ekonomiczne, uzasadniające niespełnianie przez pojazdy nowych wymagań technicznych.

4. Dyrektor TDT przekazuje, w terminie 20 dni roboczych po zakończeniu roku kalendarzowego, właściwym w sprawach homologacji organom państw członkowskich

---

[4)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 175, poz. 1458, z 2007 r. Nr 176, poz. 1236, z 2009 r. Nr 79, poz. 666 i Nr 92, poz. 753 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 76, poz. 489.

informacje o wydanych decyzjach zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu.

Art. 26. 1. Dyrektor TDT odmawia wydania:

1) świadectwa homologacji typu - w przypadku, gdy:
   a) pojazd, przedmiot wyposażenia lub część nie spełnia warunków, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 1 - 3,
   b) zostało wydane świadectwo homologacji typu WE przez inne państwo członkowskie, na dany typ;
2) świadectwa homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem - w przypadku, gdy dodatkowy układ zasilania gazem nie spełnia warunków, o których mowa w art. 24 ust. 1 pkt 4;
3) decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu - w przypadku:
   a) niespełniania kryteriów końcowej partii produkcji,
   b) braku właściwego uzasadnienia niespełnienia przez pojazdy nowych wymagań technicznych.

2. Dyrektor TDT informuje, nie później niż w terminie 20 dni roboczych od dnia wydania decyzji o odmowie wydania świadectwa homologacji typu, właściwe w sprawach homologacji organy państw członkowskich i Komisję Europejską – w przypadku odmowy wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu.

Art. 27. 1. Dyrektor TDT zmienia świadectwo homologacji typu, wydane na terytorium RP, w przypadku, gdy protokół z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem z badań, potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 24 ust. 1.

2. Producent jest obowiązany uzyskać zmianę posiadanego świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 14, polegającą na rozszerzeniu tego świadectwa, w razie wprowadzenia zmiany:

1) warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa;

2) w typie pojazdu, przedmiocie wyposażenia lub części wpływającej na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania tego świadectwa.

Art. 28. 1. Dyrektor TDT cofa świadectwo homologacji typu wydane na terytorium RP w przypadku:

1) negatywnego wyniku kontroli zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem;
2) uzyskania informacji, że przed dniem wydania tego świadectwa zostało wydane świadectwo homologacji typu WE pojazdu przez inne państwo członkowskie, w odniesieniu do tego samego typu pojazdu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Dyrektor TDT przed cofnięciem wydanego świadectwa homologacji typu, wzywa producenta lub importera do usunięcia braków, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania.

3. Dyrektor TDT informuje, nie później niż w terminie 20 dni roboczych od dnia wydania decyzji o cofnięciu, właściwe w sprawach homologacji organy państw członkowskich i Komisję Europejską – w przypadku cofnięcia świadectwa homologacji typu WE pojazdu;

4. Dyrektor TDT przekazuje, w terminie 20 dni roboczych po zakończeniu każdego kwartału roku kalendarzowego, właściwym w sprawach homologacji organom:

1) państw członkowskich - wykaz świadectw homologacji typu WE przedmiotów wyposażenia lub części,

2) państw będących stroną Porozumienia – wykaz świadectw homologacji typu EKG ONZ

- wobec których została wydana decyzja o cofnięciu.

Art. 29. 1. Świadectwo homologacji typu wygasa, jeżeli:

1) utraciły moc przepisy, stanowiące podstawę do jego wydania;
2) nie dokonano zmiany, o której mowa w art. 27 ust. 2 pkt 2;
3) zaprzestano produkcji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem;
4) wygasło jedno ze świadectw homologacji typu, o którym mowa w art. 15 pkt 2 - w przypadku świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub typu pojazdu;
5) zostało wydane świadectwo homologacji typu WE pojazdu, o którym mowa w art. 20.

2. Producent pojazdu jest obowiązany przekazać Dyrektorowi TDT, informację o terminie wygaśnięcia świadectwa homologacji typu WE, na 60 dni przed jego wygaśnięciem.

3. Świadectwo homologacji typu pojazdu lub typu WE pojazdu nie wygasa, jeżeli traci ważność jeden z wariantów w ramach typu pojazdu lub jedna z wersji w ramach wariantu.

4. Producent pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany niezwłocznie przekazać Dyrektorowi TDT, informację o zaprzestaniu produkcji określonego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

5.Informacja, o której mowa w ust. 4, powinna zawierać numer świadectwa homologacji typu, datę zaprzestania produkcji, a w przypadku zaprzestania produkcji określonego typu pojazdu, numer VIN ostatniego pojazdu tego typu.

6. Dyrektor TDT informuje właściwe w sprawach homologacji organy państw członkowskich o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu WE pojazdu, nie później niż w terminie 20 dni roboczych od otrzymania informacji o wygaśnięciu tego świadectwa, ze wskazaniem przyczyny, daty wygaśnięcia oraz daty produkcji i numeru VIN ostatniego pojazdu danego typu.

7. Dyrektor TDT przekazuje, w terminie 20 dni roboczych po zakończeniu każdego kwartału roku kalendarzowego, właściwym w sprawach homologacji organom:

1) państw członkowskich - wykaz świadectw homologacji typu WE,
2) państw będących stroną Porozumienia – wykaz świadectw homologacji typu EKG ONZ

- które wygasły.

Art. 30. 1. Producent nowych pojazdów jest obowiązany wydać świadectwo zgodności WE do każdego pojazdu, na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE.

2. Producent nowych pojazdów obowiązany jest wydać świadectwo zgodności do każdego pojazdu, na którego typ wydano świadectwo homologacji typu pojazdu, albo odpis decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu, jeżeli taka decyzja została wydana.

3. Do dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2, producent załącza oświadczenie o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu oraz informację i instrukcję, o której mowa w art. 19 ust. 3 pkt 3.

4. Producent przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany wydać informację zawierająca ograniczenia lub specjalne warunki montażu mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska.

5. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 – 4, wydaje się właścicielowi pojazdu albo przedmiotu wyposażenia lub części.

6. Wtórnik dokumentów, o których mowa w ust. 1 - 4, wydaje podmiot, który je wydał.

Art. 31. 1. Producent pojazdu obowiązany jest udostępnić producentowi przedmiotu wyposażenia lub części dane i informacje niezbędne do uzyskania świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części, które są istotne dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska.

2. Producent pojazdu może zobowiązać producenta przedmiotu wyposażenia lub części do wyłącznego wykorzystania przez niego danych i informacji, o których mowa w ust.1 lub zastrzec prawa własności intelektualnej.

3. Producent przedmiotu wyposażenia lub części obowiązany jest udostępnić producentowi pojazdu dane i informacje zawierające ograniczenia lub specjalne warunki montażu mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska.

Art. 32. 1. Producent, który uzyskał na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

1) świadectwo homologacji typu,
2) decyzję o uznaniu, o której mowa w art. 21,
3) decyzję zwalniającą z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu

- w przypadku stwierdzenia zagrożenia w wyprodukowanych pojazdach, przedmiotach wyposażenia lub częściach albo dodatkowych układach zasilania gazem dla ruchu drogowego lub ochrony środowiska, po niezwłocznym powiadomieniu Dyrektora TDT, podejmuje działania mające na celu usunięcie tego zagrożenia.

2. W powiadomieniu, o którym mowa w ust. 1, producent przedstawia działania, które zamierza podjąć w celu usunięcia stwierdzonego zagrożenia.

3. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, Dyrektor TDT:

1) przekazuje producentowi zastrzeżenia do zaproponowanych działań – w przypadku uznania tych działań za niewystarczające;

2) informuje producenta o uznaniu zaproponowanych działań za wystarczające;

3) przekazuje powiadomienie właściwym w sprawach homologacji organom państw członkowskich lub państw będących stroną Porozumienia.

4. Dyrektor TDT, w przypadku otrzymania od właściwych organów, o których mowa w ust. 3 pkt 3, zastrzeżeń, do zaproponowanych przez producenta działań w celu usunięcia stwierdzonego zagrożenia lub realizacji tych działań, informuje o tych zastrzeżeniach producenta lub importera.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 1 oraz w ust. 4, producent uwzględnia przekazane przez Dyrektora TDT zastrzeżenia.

6. Producent informuje Dyrektora TDT o:

1) realizacji działań w celu usunięcia stwierdzonych zagrożeń w terminach wskazanych przez Dyrektora TDT;

2) zakończeniu działań, przedstawiając sprawozdanie z przeprowadzonych działań.

Art. 33. 1. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, dodatkowego układu zasilania gazem:

1) przed wydaniem świadectwa homologacji typu w zakresie sposobu i metod zapewnienia zgodności produkcji, wskazanych przez producenta w deklaracji, o której mowa w art. 19 ust. 3 pkt 9;
2) w przypadku stwierdzenia wyprodukowania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, albo dodatkowego układu zasilania gazem niezgodnie z typem homologowanym w zakresie ich zgodności z warunkami określonymi w odpowiednim świadectwie homologacji typu.

2. Dyrektor TDT może zlecić przeprowadzenie kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia lub części, albo dodatkowego układu zasilania gazem, jednostce upoważnionej do wykonywania badań homologacyjnych.

3. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności produkcji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, w przypadku uznania zasadności zastrzeżeń do typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części otrzymanych z innego państwa członkowskiego - w odniesieniu do świadectwa homologacji typu WE;

4. Kontrolę zgodności produkcji w przypadku o którym mowa w ust 3, przeprowadza się nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania zastrzeżeń.

Art. 34. W przypadku zastrzeżeń do typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, na które zostało wydane świadectwo homologacji typu przez inne państwo członkowskie, Dyrektor TDT niezwłocznie przekazuje te zastrzeżenia do właściwego organu państwa, które wydało świadectwo homologacji typu WE.

Art. 35. 1. Jednostka upoważniona na wniosek producenta przeprowadza za opłatą, badania homologacyjne typu :

1) pojazdu;
2) przedmiotu wyposażenia lub części;
3) dodatkowego układu zasilania gazem.

2. Do wniosku producent załącza:

1) opis techniczny;
2) kopie uzyskanych świadectw homologacji typu przedmiotów wyposażenia lub części, lub inne dokumenty potwierdzające spełnienie warunków stanowiących podstawę do wydania świadectwa homologacji typu – o ile wymagane;
3) inne dokumenty określone w regulaminach EKG ONZ.

3. Z przeprowadzonego badania homologacyjnego jednostka upoważniona sporządza protokół wraz ze sprawozdaniem lub sprawozdanie zawierające wyniki tego badania.

4. Opłata za przeprowadzenie badań homologacyjnych stanowi dochód jednostki upoważnionej.

Art. 36. 1. Jednostką właściwą do przeprowadzania badań w procedurze homologacji typu oraz w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu jest podmiot upoważniony przez ministra właściwego do spraw transportu zwaną dalej „jednostka upoważnioną”.

2. Do zadań jednostki upoważnionej, odpowiednio do zakresu upoważnienia, należy :

1) w zakresie homologacji - przeprowadzanie badań homologacyjnych typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części oraz dodatkowego układu zasilania gazem;
2) w zakresie dopuszczenia jednostkowego pojazdu - przeprowadzanie badań co do zgodności z odpowiednimi warunkami w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdów;
3) przeprowadzanie badań technicznych:
   a) tramwaju,
   b) trolejbusu w zakresie odpowiednich przedmiotów wyposażenia lub części układu zasilania.

3. Jednostka upoważniona może dodatkowo przeprowadzać badania w zakresie spełnienia warunków technicznych wyrobów przemysłu motoryzacyjnego nieobjętych przepisami Unii Europejskiej lub Regulaminów EKG ONZ oraz wydawać potwierdzenie spełnienia tych warunków jeżeli uzyska odpowiednie upoważnienie ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 37. 1. Upoważnienie, o którym mowa w art. 36 ust. 1, wydaje minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek zainteresowanego podmiotu, po uiszczeniu opłaty. We wniosku zainteresowany podmiot określa szczegółowo przedmiot i miejsce prowadzenia badań.

2. Jednostka upoważniona powinna spełniać następujące warunki:
   1) posiadać osobowość prawną;
   2) posiadać personel o odpowiedniej wiedzy w zakresie realizowanych badań;
   3) dysponować odpowiednimi środkami i wyposażeniem do wykonywania badań homologacyjnych w odpowiednim zakresie;
   4) posiadać odpowiedni certyfikat akredytacji wydany przez Polskie Centrum Akredytacji dla jednostki kontrolującej lub laboratorium badawczego;
   5) być niezależna i bezstronna w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z badaniami realizowanymi przez daną jednostkę.

3. Do wniosku, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 2 pkt 1 - 4 oraz oświadczenie potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 2 pkt 5.

4. Minister właściwy do spraw transportu przed wydaniem upoważnienia, przeprowadza kontrolę zainteresowanego podmiotu w zakresie spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2 pkt 3.

5. Jednostka upoważniona jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić ministra właściwego do spraw transportu o zmianie danych i informacji oraz stanu faktycznego stanowiących podstawę wydania upoważnienia.

6. Informację dotyczącą nazwy, adresu i zakresu upoważnienia jednostki upoważnionej oraz zmian tych danych, minister właściwy do spraw transportu, przekazuje niezwłocznie odpowiednio:
   1) Komisji Europejskiej;
   2) Sekretariatowi EKG ONZ.

7. W przypadku badań homologacyjnych typu WE i badań co do zgodności z odpowiednimi warunkami w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, jednostka upoważniona może rozpocząć prowadzenie tych badań po uzyskaniu powiadomienia od Komisji Europejskiej.

8. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze zarządzenia, wykaz jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych.

Art. 38. 1. Kontrolę jednostki upoważnionej w zakresie przeprowadzanych badań sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

2. W ramach sprawowanej kontroli minister właściwy do spraw transportu:

1) co najmniej raz na trzy lata przeprowadza kontrolę jednostki upoważnionej w zakresie zgodności z warunkami, o których mowa w art. 37 ust. 2;

2) przeprowadza kontrolę jednostki upoważnionej w przypadku:

a) zmiany miejsca prowadzenia badań,

b) wielokrotnego przeprowadzenia badania homologacyjnego niezgodnie z przepisami,

c) wielokrotnego sporządzenia protokołu z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem z tego badania niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami.

3. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie oceniające z przeprowadzonej kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 1, 2 lit a i art. 37 ust. 4 i przedstawia je Komisji Europejskiej na jej wniosek.

4. Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić Dyrektora TDT do wykonywania czynności kontrolnych, o których mowa w ust. 2 pkt 2 lit. b i c.

Art. 39. 1. Minister właściwy do spraw transportu cofa upoważnienie, o którym mowa w art. 5a ust. 1, w przypadku stwierdzenia że jednostka upoważniona:

1) nie spełnia warunków określonych w art. 37 ust. 3;
2) wielokrotnie przeprowadziła badania niezgodnie z zasadami określonymi w przepisach,
3) wielokrotnie sporządziła protokół z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem z tego badania niezgodnie ze stanem faktycznym;
4) nie zawiadomiła ministra właściwego do spraw transportu o zmianie danych i informacji oraz stanu faktycznego stanowiących podstawę wydania upoważnienia.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu przed wydaniem decyzji o cofnięciu upoważnienia, wzywa jednostkę do usunięcia braków oraz może zawiesić jej upoważnienie na okres nie przekraczający 90 dni.

Art. 40. 1. Wyroby przemysłu motoryzacyjnego wyprodukowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także wyroby wprowadzane do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nieobjęte przepisami Unii Europejskiej lub regulaminów EKG ONZ, które mogą stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska podlegają weryfikacji spełnienia odpowiednich warunków.

2. Jednostka upoważniona, odpowiednio do zakresu upoważnienia, przeprowadza weryfikację spełnienia warunków oraz wydaje potwierdzenie ich spełnienia.

3. Wyroby przemysłu motoryzacyjnego powinny spełniać warunki techniczne określone przez jednostkę upoważnioną i zaakceptowane przez komitet techniczny powołany przez ministra właściwego do spraw transportu.

4. Komitet techniczny raz w roku, nie później niż do dnia 31 marca roku następnego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdanie z działalności oraz wykaz zaakceptowanych warunków technicznych.

5. Minister właściwy do spraw transportu może określić w drodze rozporządzenia wykaz wyrobów mogących stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska oraz wzór potwierdzenia spełnienia warunków technicznych uwzględniając potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa życia i zdrowia, ochrony środowiska naturalnego oraz ujednolicenia wydawanych dokumentów.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia tryb wyłaniania składu oraz zasady działania komitetu technicznego uwzględniając zapewnienie właściwego poziomu kwalifikacji składu komitetu oraz obiektywnego ujednoliconego trybu akceptowania warunków technicznych opracowanych przez jednostki upoważnione.

Art. 41. Przepisy art. 14 – 28 i art. 33 nie dotyczą pojazdu specjalnego lub używanego do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Inspekcji Transportu Drogowego i Służby Więziennej.

Art. 42 Opłaty, o których mowa w art. 19 ust. 2, art. 19 ust. 4, art. 21 ust. 2 oraz art. 25 ust. 1 z wyjątkiem opłat ewidencyjnych, stanowią przychód TDT.

Art. 43. 1. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi:

1) szczegółowe warunki jakie powinien spełniać podmiot wnioskujący o wydanie upoważnienia, o którym mowa w art. 37 ust. 1;
2) zasady i tryb przeprowadzania kontroli, o której mowa w art. 37 ust. 4 oraz art. 38 ust. 1;
3) wzór sprawozdania oceniającego, o którym mowa w art. 38 ust. 3;
4) wysokość opłat za wydanie i zmianę upoważnienia nie wyższą niż równowartość średniego kursu 10000 euro, przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

1) przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polskę umowy międzynarodowe;
2) zakres upoważnienia;
3) czynności administracyjne związane z wydaniem upoważnienia;
4) czynności związane z przeprowadzaniem kontroli.

Art. 44. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) zakres warunków obowiązujących w procedurze homologacji typu, zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności produkcji, kryteria których spełnienie umożliwi uzyskanie świadectwa homologacji typu w ramach małej serii lub decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu, wzory dokumentów związanych z homologacją, uwzględniając zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska;
2) wysokość opłat za:
   a) wydanie i zmianę świadectwa homologacji typu, nie wyższych niż równowartość 1.000 euro,
   b) decyzji o uznaniu świadectwa homologacji typu, o której mowa w art. 21 ust 1,
   c) badania homologacyjne, o których mowa w art. 24 ust. 1, nie wyższych niż równowartość 10.000 euro,

d) upoważnienie jednostki w drodze decyzji administracyjnej, do wykonywania badań homologacyjnych, nie wyższej, niż 250 euro,

- uwzględniając przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe dotyczące badań homologacyjnych, koszty wydania lub zmiany świadectw homologacji typu w zależności od zakresu tego świadectwa, koszty badań homologacyjnych w zależności od rodzaju i kategorii pojazdów oraz ilości wersji i wariantów występujących w ramach homologowanego typu, koszty kontroli zgodności produkcji, oraz średni kurs euro przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki i tryb wydawania decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu, kryteria ustalenia ilości pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzory dokumentów z tym związanych,

2) wysokość opłat za wydanie decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu nie wyższych niż równowartość średniego kursu 1.000 euro, przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia

- uwzględniając przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polskę umowy międzynarodowe dotyczące homologacji typu pojazdów oraz koszty wydania decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu.

Rozdział 5
Dopuszczenie jednostkowe pojazdu

Art. 45. 1. Spełnienie odpowiednich warunków technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu potwierdza się w wyniku badania co do zgodności z tymi warunkami.

2. Badaniu, o którym mowa w ust. 1 podlega:

1) nowy pojazd:

a) przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na którego typ producent lub importer nie uzyskał świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu,

b) na, którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE lub świadectwo homologacji typu pojazdu, w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa. homologacji typu tego pojazdu;

2) pojazd zarejestrowany, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych zmieniających rodzaj, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi;

3) pojazd zabytkowy;

4) kolejka turystyczna.

3. Przepis ust. 2 pkt 1 - 3 nie dotyczy tramwaju i trolejbusu.

Art. 46. 1. Zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe pojazdu wydaje w drodze decyzji administracyjnej Dyrektor TDT.

2. Wydanie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, następuje za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej.

3. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, wydawane jest w przypadku:

1) nowego pojazdu – na wniosek producenta lub właściciela pojazdu,

2) pojazdu zarejestrowanego – na wniosek właściciela pojazdu

- lub upoważnionego przedstawiciela posiadającego siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Unii Europejskiej.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3 dołącza się:

1) opis techniczny pojazdu;

2) sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie warunków technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;

3) kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe oraz opłaty katalogowej.

5. Zezwolenie, którym mowa w ust. 1, obowiązuje wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

6. Producentowi lub właścicielowi pojazdu, którego siedziba lub miejsce zamieszkania znajduje się poza terytorium Unii Europejskiej Dyrektor TDT wydaje zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, jeżeli producent posiada upoważnionego przedstawiciela na terytorium państwa członkowskiego, do reprezentowania go w sprawach dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Art. 47. Ilekroć w niniejszym rozdziale jest mowa o producencie, należy przez to rozumieć również podmiot, o którym mowa w art. 17.

Art. 48. 1. Dokument o dopuszczeniu jednostkowym wydany na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą przez właściwy organ państwa członkowskiego może być uznany przez Dyrektora TDT przez wydanie decyzji o uznaniu tego dokumentu, jeżeli dany pojazd spełnia wymagania techniczne obowiązujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Wydanie decyzji o której mowa w ust. 1, następuje na wniosek producenta lub właściciela pojazdu, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej.

3. Do wniosku o którym mowa w ust. 2 dołącza się dokument potwierdzający spełnianie warunków technicznych na podstawie których został wydany dokument o dopuszczeniu jednostkowym pojazdu.

Art. 49. 1. Badanie co do zgodności z warunkami technicznymi w celu dopuszczenia jednostkowego przeprowadza, na wniosek i koszt wnioskodawcy, w odniesieniu do:

1) pojazdu , o którym mowa w art. 45 ust. 2:

a) pkt 1,

b) pkt 2 - przeznaczony do przewozu osób

– jednostka upoważniona do przeprowadzania badań homologacyjnych typu pojazdu;

2) pojazdu, o którym mowa w art. 45 ust. 2

a) pkt 2 przeznaczony do przewozu rzeczy,

b) pkt 3 i 4

- okręgowa stacja kontroli pojazdów posiadająca potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

1) opis techniczny pojazdu;

2) kopie świadectw homologacji typu lub inne dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków technicznych określonych w przepisach Unii Europejskiej lub regulaminach EKG ONZ;
3) opinię rzeczoznawcy samochodowego w przypadku badania, o którym mowa ust. 1 pkt 2.

Art. 50. Przepisy art. 45 - 49 nie dotyczą pojazdu specjalnego lub używanego do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Inspekcji Transportu Drogowego i Służby Więziennej.

Art. 51. Opłaty, o których mowa w art. 46 ust. 2 oraz art. 48 ust. 2, z wyjątkiem opłat ewidencyjnych, stanowią przychód TDT.

Art. 52. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
1) zakres warunków obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego, zakres i sposób przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
2) wysokość opłat za:
   a) wydanie zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu, nie wyższych niż równowartość 1.000 euro,
   b) badania co do zgodności z warunkami technicznymi w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, nie wyższych niż równowartość 5.000 euro.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1 minister uwzględnia:
1) zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska;
2) odpowiednie przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowe;
3) czynności administracyjne związane z wydaniem zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu;
4) czynności związane z przeprowadzaniem badań co do zgodności z warunkami technicznymi w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
5) średni kurs euro przeliczany na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia.

Rozdział 6
Przystosowywanie pojazdów do zasilania gazem

Art. 53. Montażu w pojeździe przedmiotów wyposażenia lub części oraz dodatkowego układu zasilania gazem w celu przystosowania pojazdu do zasilania gazem dokonuje przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie obsługi i naprawy pojazdów będący montażystą lub zatrudniający co najmniej jednego montażystę.

Art. 54. Do przystosowania pojazdów do zasilania gazem stosuje się przedmioty wyposażenia lub części albo dodatkowe układy zasilania gazem na których typ zostało wydane odpowiednie świadectwo homologacji typu.

2. Montażysta dokonuje w pojeździe montażu przedmiotów wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem, w celu przystosowania pojazdu do zasilania gazem, zgodnie z instrukcją montażu.

3. Montażysta po dokonaniu montażu wydaje zaświadczenie o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji montażu.

Art. 55. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem.

Rozdział 7
Katalog pojazdów

Art. 56. 1. Tworzy się katalog pojazdów, zwany dalej „katalogiem".

2. W katalogu gromadzi się dane i informacje o:

1) typie pojazdu na który zostało wydane świadectwo homologacji typu;

2) typie pojazdu, na który zostało wydane świadectwo homologacji typu, uznane przez wydanie decyzji, o której mowa w art. 21 ust. 1;

3) pojeździe, na który zostało wydane zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe;

4) pojeździe, który ma być dopuszczony do ruchu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej inny niż wymienione w pkt 1 – 3.

3. Katalog prowadzi w systemie informatycznym jednostka podległa lub nadzorowana przez ministra właściwego do spraw transportu. Wyznaczenie następuje w drodze zarządzenia ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 57. 1. Dane i informacje, o których mowa w art. 56 ust. 2, przekazuje do katalogu:

1) Dyrektor TDT na podstawie:
   a) świadectwa homologacji typu WE lub świadectwa homologacji typu pojazdu,
   b) decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu,
   c) informacji o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu lub decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu,
   d) zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu,
   e) decyzji o uznaniu świadectwa homologacji typu wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ państwa członkowskiego,
   f) decyzji o uznaniu dokumentu o dopuszczeniu jednostkowym wydanym na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą przez właściwy organ państwa członkowskiego;
2) przedsiębiorca albo podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów – na podstawie zaświadczenia z badania technicznego i dokumentu identyfikacyjnego pojazdu z okresowego badania technicznego wykonywanego po raz pierwszy przed pierwszą

rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w przypadkach innych niż określone w pkt 1;

3) starosta - na podstawie dokumentów załączonych do wniosku o rejestrację pojazdu, w przypadkach innych niż określone w pkt 1 i 2.

2. Dyrektor TDT przekazuje jednostce prowadzącej katalog, opłatę katalogową pomniejszoną o prowizję w wysokości 10 %. Opłata katalogowa stanowi przychód jednostki prowadzącego katalog.

Art. 58. 1. Jednostka prowadząca katalog udostępnia bezpłatnie dane i informacje gromadzone w katalogu:

1) Dyrektorowi TDT;
2) organom rejestrującym pojazdy;
3) przedsiębiorcom i innym podmiotom prowadzącym stację kontroli pojazdów;
4) producentom pojazdów, o których mowa w art. 15, art. 20 i art. 23, w zakresie pojazdów, które wprowadzili do obrotu;
5) administratorowi centralnej ewidencji pojazdów – na potrzeby przetwarzania danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

2. Jednostka prowadząca katalog może udostępnić za opłatą dane i informacje gromadzone w katalogu innym podmiotom, niż wymienione w ust. 6. Opłata za udostępnienie danych stanowi przychód jednostki prowadzącej katalog.

Art. 59. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) terminy, warunki i sposób przekazywania przez podmioty danych i informacji do katalogu;

2) szczegółowy zakres i sposób przekazywania danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu, o których mowa w art. 21 ust. 1 oraz wzory dokumentów w tej sprawie;

3) wysokość opłat za przekazanie danych i informacji, o których mowa w art. 21 ust. 1 nie wyższych niż równowartość 500 euro;

4) wysokość opłat za udostępnianie danych i informacji z katalogu, nie wyższych niż równowartość 10 euro, za każdą wersję pojazdu;

5) wysokość opłaty katalogowej, nie wyższej niż równowartość 10 euro za każdą wersję pojazdu.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględni :

1) jednolity system przekazywania i udostępniania tych danych i informacji;

2) konieczność zapewnienia sprawnego funkcjonowania procesu rejestracji i ewidencji pojazdów;

3) możliwość prawidłowej identyfikacji pojazdu na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu przez właściwy organ państwa członkowskiego;

4) koszty przetwarzania danych i informacji w katalogu;

5) średni kurs euro przeliczany na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia.

Rozdział 8

Testy pojazdów

Art. 60. 1. Producent pojazdu lub jednostka organizacyjna producenta pojazdu po uzyskaniu zezwolenia testowego może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jazdy testowe pojazdem, o którym mowa w art. 64 ust. 1, jeżeli:

1) pojazd ten nie został wprowadzony do obrotu handlowego;
2) pojazd jest zaopatrzony w testowe tablice rejestracyjne;
3) kierujący pojazdem posiada przy sobie odpowiednio wypełniony odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego.

2. Do wniosku o wydanie decyzji zezwalającej na wykonywanie jazd testowych producent lub jednostka organizacyjna producenta dołącza:

1) wyciąg z rejestru przedsiębiorców lub z ewidencji działalności gospodarczej;
2) kopię świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub typu pojazdu albo kopię decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu albo oświadczenie wydane przez producenta że pojazdy spełniają obowiązujące warunki techniczne, jeżeli wniosek dotyczy pojazdów które nie uzyskały jeszcze świadectwa homologacji typu albo producent będzie wnioskował o zwolnienie z obowiązku jego uzyskania;
3) wykaz osób upoważnionych do wypełniania odcinka identyfikacyjnego zezwolenia testowego, zaświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach oraz wzory ich podpisów;
4) kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych oraz opłaty ewidencyjnej.

3. Starosta właściwy ze względu na miejsce siedziby producenta pojazdu lub jednostki organizacyjnej producenta pojazdu, wydaje za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej decyzję zezwalającą na wykonywanie jazd testowych, wydając zezwolenie testowe na okres jednego roku oraz testowe tablice rejestracyjne w liczbie wskazanej we wniosku.

4. Zezwolenie testowe składa się z następujących części – „Zezwolenie Testowe I" oraz „Odcinków identyfikacyjnych zezwolenia testowego". „Zezwolenie Testowe I" wraz z decyzją zezwalającą na wykonywanie jazd testowych są przechowywane przez producenta pojazdu lub jednostkę organizacyjną producenta pojazdu.

5. Odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego jest dokumentem potwierdzającym prawo do poruszania się po drogach publicznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wypełnianym przez osobę upoważnioną.

6. Do zezwolenia testowego może być przypisanych więcej niż jeden testowy numer rejestracyjny.

7. Producent lub jednostka organizacyjna producenta prowadzi wykaz jazd testowych.

8. Opłata, o której mowa w ust. 3, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej stanowi dochód powiatu.

Art. 61. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia:

1) warunki i tryb wydawania decyzji zezwalającej na wykonywanie jazd testowych, zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych, a także ich wzory i opis;
2) szczegółowe warunki prowadzenia dokumentacji przez producenta pojazdu lub jednostki organizacyjne producenta;

3) wysokość opłaty za wydanie zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych, nie większą niż 500 zł za zezwolenie testowe i 300 zł za jeden komplet testowych tablic rejestracyjnych.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

1) konieczność personalizacji zezwoleń testowych w zakresie danych producenta lub jednostki organizacyjnej producenta pojazdu oraz typu pojazdu, którym wykonywane są jazdy testowe;
2) konieczność prawidłowego zabezpieczenia przez producenta lub jednostkę organizacyjną producenta pojazdów danych związanych z jazdą testową;
3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów oraz ich funkcjonalności;
4) czynności administracyjne związane z wydaniem decyzji zezwalającej na wykonywanie jazd testowych, zezwolenia testowego, testowych tablic rejestracyjnych;

Rozdział 9
Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego

Art. 62. 1. Pojazd jest dopuszczony do ruchu drogowego, jeżeli:

1) spełnia odpowiednie warunki techniczne, z zastrzeżeniem art. 10 ust. 1;
2) jest zarejestrowany na terytorium:
   a) Rzeczypospolitej Polskiej,
   b) państwa członkowskiego,
   c) państwa będącego stroną Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu w dniu 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40 i 44) lub stroną odpowiedniej umowy międzynarodowej,
   d) państwa będącego stroną Konwencji o ruchu drogowym, podpisanej w Genewie w dniu 19 września 1949 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 54, poz. 321 i 322);
3) jest zaopatrzony w tablice (tablicę) rejestracyjne;
4) jest zaopatrzony w nalepkę kontrolną, jeżeli była wydana;
5) na pojazd został wydany ważny dokument stwierdzający jego rejestrację.

2. Zespół pojazdów składający się z pojazdu kategorii M lub N_1 i przyczepy oraz kolejka turystyczna mogą być dopuszczone do ruchu drogowego po uzyskaniu adnotacji potwierdzającej możliwość ciągnięcia przyczepy, w dokumencie stwierdzającym rejestrację pojazdu silnikowego, o którym mowa w art. 64 ust. 2.

3. Ciągnik rolniczy, wchodzący w skład kolejki turystycznej może być dopuszczony do ruchu drogowego po uzyskaniu adnotacji o ograniczeniu prędkości konstrukcyjnej do 25 km/h, w dokumencie stwierdzającym rejestrację pojazdu silnikowego, o którym mowa w art. 64 ust. 2.

4. Adnotacji, o której mowa w ust. 2 i 3, dokonuje starosta na podstawie zaświadczenia o pozytywnym wyniku przeprowadzonego badania technicznego. W przypadku pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, adnotację, o której mowa w ust. 2, dokonuje właściwy organ tej jednostki.

5. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:

1) pojazdu wolnobieżnego, z zastrzeżeniem art. 64 ust. 1, przyczepy motocyklowej, przyczepy specjalnej przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub roweru, wózka inwalidzkiego i tramwaju – w zakresie pkt 2 – 5;
2) czterokołowca, motoroweru, motocykla, ciągnika rolniczego, przyczepy oraz pojazdu samochodowego zarejestrowanego za granicą – w zakresie pkt 4;
3) pojazdów specjalnych, używanych do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie pkt 3.

6. W przypadku, gdy z dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu za granicą, nie wynika prawo do używania pojazdu przez kierującego, osoba ta obowiązana jest posiadać przy sobie i okazywać na żądanie organu kontroli ruchu drogowego dokument potwierdzający to prawo.

7. Pojazd testowany przez producenta pojazdu lub przez jednostkę organizacyjną producenta jest dopuszczony do ruchu drogowego po uzyskaniu zezwolenia testowego, i spełnieniu warunków, o których mowa w art. 60 ust. 1.

Art. 63. Pojazd zarejestrowany za granicą, którego właścicielem jest osoba lub podmiot mający miejsce zamieszkania lub siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dopuszcza się do ruchu drogowego na okres 30 dni:

1) od dnia, w którym dokonano ostatecznej odprawy celnej przywozowej – dotyczy pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim;
2) od dnia, w którym jego właściciel sprowadził pojazd z terytorium państwa członkowskiego.

Art. 64. 1. Rejestracji podlega pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny wchodzący w skład kolejki turystycznej, motorower i przyczepa, z wyłączeniem przyczepy:

1) motocyklowej;
2) rowerowej;
3) specjalnej przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.

2. Dokumentem stwierdzającym rejestrację pojazdu jest:

1) dowód rejestracyjny;
2) pozwolenie czasowe.

3. Zabrania się rejestracji pojazdu złożonego poza wytwórnią, z wyjątkiem pojazdu marki „SAM” oraz pojazdu zabytkowego.

Art. 65. 1. Właściciel pojazdu jest obowiązany złożyć wniosek o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia:

1) zakupu nowego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
2) zakupu pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
3) w którym właściwy organ dokonał ostatecznej odprawy celnej przywozowej pojazdu – dotyczy pojazdu sprowadzonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim;
4) w którym sprowadził pojazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z terytorium państwa członkowskiego.

2. Posiadacz pojazdu powierzonego mu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną, jest obowiązany złożyć wniosek o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Do wniosku o rejestrację pojazdu dołącza się:

1) dowód własności pojazdu lub dokument potwierdzający powierzenie pojazdu, o którym mowa w ust. 2;
2) świadectwo zgodności WE lub świadectwo zgodności wraz z oświadczeniem o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu albo odpis decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu albo zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe pojazdu, jeżeli są wymagane;
3) zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane, albo dowodu rejestracyjnego pojazdu albo innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowski Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego;
4) dowód rejestracyjny oraz tablice rejestracyjne, jeżeli pojazd był zarejestrowany;
5) kartę pojazdu, jeżeli była wydana;
6) decyzję zezwalającą na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu, jeżeli jest wymagana;
7) dokument potwierdzający spełnianie wymagań, o których mowa w art. 2 pkt 40 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – w przypadku pojazdów zabytkowych;
8) dowód odprawy celnej przywozowej, jeżeli pojazd został sprowadzony z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim i jest rejestrowany po raz pierwszy;
9) dokument potwierdzający zapłatę akcyzy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo dokument potwierdzający brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy, jeżeli samochód osobowy został sprowadzony z terytorium państwa członkowskiego i jest rejestrowany po raz pierwszy;
10) zaświadczenie wydane przez właściwy organ potwierdzający:
    a) uiszczenie podatku od towarów i usług od pojazdów sprowadzanych z państw członkowskich lub
    b) brak obowiązku, o którym mowa w lit. a

    – jeżeli sprowadzany pojazd jest rejestrowany po raz pierwszy, z zastrzeżeniem ust. 4;
11) oświadczenie o podleganiu obowiązkowi zapewniania sieci zbierania pojazdów, lub fakturę, na której złożono takie oświadczenie albo dowód wniesienia opłaty za brak tej sieci, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji – jeżeli pojazd jest zarejestrowany po raz pierwszy.

4. W przypadku gdy sprowadzany pojazd jest przedmiotem dostawy dokonanej przez podatnika podatku od towarów i usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed dokonaniem pierwszej rejestracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zaświadczenie, o którym mowa w:

1) ust. 3 pkt 10 lit. a, może być zastąpione fakturą z wyszczególnioną kwotą podatku od towarów i usług, potwierdzającą dokonanie tej dostawy przez tego podatnika,

2) ust. 3 pkt 10 lit. b, może być zastąpione fakturą dokumentującą czynności, których podstawą opodatkowania jest marża, potwierdzająca dokonanie tej dostawy przez tego podatnika

- pod warunkiem, że odsprzedaż pojazdów stanowi przedmiot działalności tego podatnika.

5. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do pojazdu:

1) który był już zarejestrowany – w zakresie ust. 3 pkt 2;
2) zakupionego po przepadku na rzecz Skarbu Państwa lub na rzecz jednostki samorządu terytorialnego – w zakresie ust. 3 pkt 4 i 5;
3) zakupionego od Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Celnej lub Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie ust. 3 pkt 4 i 5; w tym przypadku, zamiast dowodu rejestracyjnego wymaga się zaświadczenia potwierdzającego dane pojazdu niezbędne do jego rejestracji, wydanego przez właściwe organy tych jednostek;
4) wycofanego czasowo z ruchu – w zakresie ust. 3 pkt 4; w tym przypadku zamiast dowodu rejestracyjnego wymaga się przedstawienia decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, o której mowa w art. 75 ust. 1;
5) nie podlegającego przepisom ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji – w zakresie ust. 3 pkt 11;
6) o którym mowa w ust. 2 oraz w art. 73– w zakresie ust. 3 pkt 11;
7) o którym mowa w art. 77 ust. 2 pkt 5 – w zakresie ust. 3 pkt 10 i 11;
8) pojazdu zabytkowego – w zakresie ust. 3 pkt 4; w tym przypadku; zamiast dowodu rejestracyjnego dopuszcza się przedstawienie oświadczenia właściciela pojazdu złożonego pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania, że nie posiada dowodu rejestracyjnego;
9) pojazdu wyrejestrowanego, o którym mowa w art. 77 ust. 2 pkt 3, w przypadku jego powtórnej rejestracji – w zakresie ust. 3 pkt 4 i 5;
10) pojazdu, którego własność została potwierdzona prawomocnym orzeczeniem sądu rozstrzygającym o własności pojazdu – w zakresie ust. 3 pkt 4 i 5.

6. W przypadku pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, Konfederacją Szwajcarską lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym zamiast dowodu rejestracyjnego dopuszcza się przedstawienie innego dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu, wydanego przez organ właściwy do rejestracji pojazdów w tym państwie.

7. W przypadku nie złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w terminie, o którym mowa w ust. 1 i 2, starosta pobiera opłatę za wydanie dowodu rejestracyjnego, zalegalizowanych tablic rejestracyjnych i nalepki kontrolnej, zwiększoną o 50%.

8. W przypadku utraty dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego lub karty pojazdu zamiast tych dokumentów należy przedstawić zaświadczenie wystawione przez organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji, potwierdzające dane zawarte w utraconym dokumencie, niezbędne do rejestracji pojazdu.

Art. 66. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2, wydaje decyzję o rejestracji pojazdu, wydając dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną.

2. Nalepki kontrolnej, o której mowa w ust. 1, nie wydaje się przy rejestracji czterokołowca, motoroweru, motocykla, ciągnika rolniczego i przyczepy.

3. W przypadku pojazdu, którego właścicielem jest przedsiębiorstwo wielozakładowe lub inny podmiot, w skład którego wchodzą wydzielone jednostki organizacyjne, decyzję o rejestracji pojazdu może wydać starosta właściwy ze względu na siedzibę zakładu lub jednostki.

4. Starosta wydaje decyzję o rejestracji pojazdu na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2, po dokonaniu pozytywnej weryfikacji dołączonych do wniosku o rejestrację pojazdu dokumentów, o których mowa w art. 65 ust. 3 pkt 1–7. Przepis art. 65 ust. 5 stosuje się odpowiednio.

5. W przypadku dołączenia do wniosku o rejestrację pojazdu dokumentu, o którym mowa w art. 65 ust. 3 pkt 2, w stosunku do którego stwierdzono, że dokument ten został wydany:

1) przez niewłaściwego producenta lub importera,
2) dla pojazdu, którego dane i informacje zawarte w tym dokumencie nie są zgodne z danymi i informacjami o typie pojazdu zgromadzonymi w katalogu, o którym mowa w art. 56,
3) niezgodnie z obowiązującym wzorem,
4) na podstawie świadectwa homologacji typu WE lub świadectwa homologacji typu lub decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu, które utraciły ważność, lub
5) dla pojazdu nieobjętego wydanym świadectwem homologacji typu WE lub świadectwem homologacji typu pojazdu albo decyzją zwalniającą z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu WE lub decyzją zwalniającą z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu albo zezwoleniem na dopuszczenie jednostkowe

- starosta przekazuje stosowną informację Dyrektorowi TDT.

6. Jeżeli składający wniosek o rejestrację pojazdu nie może wykazać się posiadaniem dokumentów, o których mowa w art. 65 ust. 3 pkt 8–11, lub podczas weryfikacji powstaną wątpliwości związane z tymi dokumentami, starosta zawiadamia niezwłocznie o tym fakcie właściwy w sprawie tych dokumentów organ.

7. Starosta odmawia wydania decyzji o rejestracji pojazdu, jeżeli:

1) istnieją uzasadnione wątpliwości lub zastrzeżenia w stosunku do udokumentowania:
   a) prawa własności pojazdu, albo
   b) prawa dysponowania powierzonym pojazdem, w sytuacji, o której mowa w art. 65 ust. 2;
2) na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Informacji Wizowej (Dz. U. Nr 165, poz. 1170, z późn. zm.[5)]) uzyskał informacje, że zgłoszony do rejestracji pojazd został skradziony, wykorzystany w niewłaściwy sposób lub utracony;
3) na pytanie starosty skierowane do organu rejestrującego państwa członkowskiego, organ ten potwierdził, że status prawny pojazdu uprzednio zarejestrowanego w tym państwie powoduje brak przesłanek do rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

[5)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 195, poz. 1198 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2010 r. Nr 41, poz. 233 i Nr 81, poz. 531.

8. Starosta dokonując rejestracji pojazdu wydaje dowód rejestracyjny, zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne i nalepkę kontrolną za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej.

9. Dowód rejestracyjny pojazdu wydany przez organ, o którym mowa w ust. 1 i art. 73, składa się z dwóch części - „Dowód rejestracyjny część I" i „Dowód rejestracyjny część II". Dowód rejestracyjny część I jest dokumentem potwierdzającym dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, którym kierujący posługuje się uczestnicząc w ruchu drogowym. Dowód rejestracyjny część II jest wymagany razem z Dowodem rejestracyjnym część I do rejestracji pojazdu.

Art. 67. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2, jest obowiązany złożyć wniosek o wydanie nowego dowodu rejestracyjnego w przypadku:

1) utraty lub zniszczenia dowodu rejestracyjnego – niezwłocznie;
2) braku miejsca w dowodzie rejestracyjnym na zamieszczenie w nim terminów następnych badań technicznych – przed upływem terminu badania technicznego pojazdu wskazanego w dowodzie rejestracyjnym;
3) dokonania w pojeździe zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, powodujących zmianę stanu faktycznego w zakresie danych umieszczonych w dowodzie rejestracyjnym – w terminie 30 dni od dnia, w którym dokonano zmiany tego stanu;
4) zmiany stanu faktycznego w zakresie danych właściciela lub posiadacza pojazdu umieszczonych w dowodzie rejestracyjnym – w terminie 30 dni od dnia, w którym dokonano zmiany.

2. Starosta wydaje, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, nowy dowód rejestracyjny:

1) na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu;
2) z urzędu – w przypadku wydania tablic rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym.

3. Rada powiatu może, w drodze uchwały, zmniejszyć opłatę za wydanie dowodu rejestracyjnego lub zwolnić od jej uiszczenia osoby obowiązane do złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, w przypadku zmiany stanu faktycznego w zakresie adresu właściciela lub posiadacza pojazdu, spowodowanej zmianami administracyjnymi.

4. W przypadku nie złożenia wniosku o wydanie nowego dowodu rejestracyjnego w terminie, o którym mowa w ust. 1, starosta pobiera opłatę za wydanie nowego dowodu rejestracyjnego zwiększoną o 50%.

Art. 68. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2, jest obowiązany niezwłocznie złożyć wniosek o wydanie tablic (tablicy) rejestracyjnych w przypadku:

1) utraty tablic (tablicy) rejestracyjnych;
2) zniszczenia tablic (tablicy) rejestracyjnych .

2. Starosta wydaje zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej.

3. Starosta, wydając zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne nadaje nowy numer rejestracyjny pojazdu:

1) z urzędu – w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 1;
2) na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2 – w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

Art. 69. Właściciel lub posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2, jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić starostę właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem i przedłożyć zaświadczenie, o którym mowa w art. 54 ust. 3.

Art. 70. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2, wydaje decyzję o czasowej rejestracji pojazdu, wydając pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne.

2. Starosta wydaje decyzję o czasowej rejestracji pojazdu na wniosek:

1) właściciela lub posiadacza – w celu umożliwienia:
   a) wywozu pojazdu za granicę,
   b) przejazdu pojazdu przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
      – z miejsca jego zakupu lub odbioru, albo
      – od producenta pojazdu do miejsca jego sprzedaży lub odbioru,
   c) przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy;

2) jednostki upoważnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych typu albo jednostki badawczej producenta pojazdu, jego wyposażenia lub części – w celu umożliwienia odpowiednich badań.

3. W celu dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego przed wydaniem dowodu rejestracyjnego, właściciel lub posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 2, może złożyć do starosty wniosek o czasową rejestrację pojazdu w przypadku złożenia wniosku o:

1) rejestrację pojazdu, o którym mowa w art. 65 ust. 1 i 2;
2) wydanie nowego dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 67 ust. 1;
3) wydanie tablic rejestracyjnych, o którym mowa w art. 68 ust. 1.

4. Starosta, dokonując czasowej rejestracji pojazdu, wydaje pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2 – 3, dołącza się dokumenty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 1 pkt 2.

6. Czasowej rejestracji pojazdu dokonuje się na okres nieprzekraczający 30 dni. Termin ten może być jednorazowo przedłużony o 30 dni w celu wyjaśnienia spraw związanych z rejestracją pojazdu.

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, czasowej rejestracji pojazdu dokonuje się na okres wynikający z wniosku, nie dłuższy jednak niż 6 miesięcy.

8. Po upływie terminu czasowej rejestracji pojazdu pozwolenie czasowe i tablice rejestracyjne zwraca się do organu, który je wydał, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a.

9. W przypadku czasowej rejestracji pojazdu, o której mowa w ust. 3, pozwolenie czasowe zwraca się do organu, który je wydał, przy odbiorze dowodu rejestracyjnego.

Art. 71. 1. Starosta, wykonując czynności związane z rejestracją pojazdu, współpracuje z właściwymi organami rejestrującymi państw członkowskich, w celu:

1) wzajemnej wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich;
2) sprawdzenia, w uzasadnionych przypadkach, statusu prawnego pojazdu przed jego rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli pojazd był uprzednio zarejestrowany na terytorium innego państwa członkowskiego.

2. Organ rejestrujący, o którym mowa w art. 74 ust. 1, w uzasadnionych przypadkach, dokona sprawdzenia statusu prawnego pojazdu przed jego rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli pojazd był uprzednio zarejestrowany na terytorium innego państwa członkowskiego.

Art. 72. Jeżeli używanie pojazdu uzależnione jest od szczególnych warunków określonych przepisami, starosta wpisuje w dowodzie rejestracyjnym lub pozwoleniu czasowym odpowiednie zastrzeżenie.

Art. 73. Rejestracji pojazdu należącego do przedstawicielstwa dyplomatycznego, urzędu konsularnego i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowej, a także ich personelu korzystającego z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, dokonuje wojewoda mazowiecki na wniosek ministra właściwego do spraw zagranicznych.

Art. 74. 1. Rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Biura Ochrony Rządu, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej i Służby Celnej dokonują właściwe organy tych jednostek.

2. Organy, o których mowa w ust. 1, wydają dowód rejestracyjny, zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne i nalepkę kontrolną, chyba że dla danego pojazdu tablice (tablica) rejestracyjne lub nalepka kontrolna nie są wymagane, a numer rejestracyjny umieszcza się bezpośrednio na pojeździe.

Art. 75. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, wydaje decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 65 ust. 2.

2. Wycofaniu czasowemu podlegają:
1) samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t;
2) ciągniki samochodowe;
3) pojazdy specjalne;
4) autobusy.

3. Decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu wydaje za opłatą organ, o którym mowa w ust. 1, po złożeniu przez wnioskodawcę, do depozytu tego organu, dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych.

4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy. Okres ten może być przedłużony, jednak łączny okres wycofania pojazdu z ruchu nie może przekraczać 48 miesięcy, licząc od dnia wydania decyzji o jego wycofaniu z ruchu.

5. Właściciel lub posiadacz pojazdu czasowo wycofanego z ruchu jest obowiązany:

1) zapewnić postój pojazdu poza drogą publiczną i strefą zamieszkania;
2) zabezpieczyć pojazd przed możliwością jego uruchomienia przez osobę niepowołaną oraz zachować inne środki ostrożności niezbędne do uniknięcia wypadku.

Art. 76. Opłaty, o których mowa w art. 66 ust. 8, art. 67 ust. 2, art. 68 ust. 2, art. 70 ust. 4, z wyjątkiem opłat ewidencyjnych, oraz opłata, o której mowa w art. 75 ust. 3, stanowią dochód powiatu.

Art. 77. 1. Starosta wydaje decyzję o wyrejestrowaniu pojazdu:
1) na wniosek jego właściciela lub posiadacza, o którym mowa w art. 65 ust. 2, w przypadku:
   a) przekazania pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, na podstawie zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie,
   b) kradzieży pojazdu, jeżeli jego właściciel złożył stosowne oświadczenie pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania,
   c) wywozu pojazdu z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli pojazd został zarejestrowany za granicą lub zbyty za granicę,
   d) zniszczenia (kasacji) pojazdu za granicą,
   e) udokumentowanej trwałej utraty posiadania pojazdu bez zmiany w zakresie prawa własności,
   f) przekazania niekompletnego pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, na podstawie zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie;
2) z urzędu, w przypadku:
   a) otrzymania od przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów zaświadczenia o demontażu pojazdu albo zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji – w terminie 30 dni od dnia otrzymania zaświadczenia,
   b) otrzymania od organu właściwego w sprawie rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) informacji o zarejestrowaniu pojazdu za granicą – w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji.

2. Pojazd wyrejestrowany nie podlega powtórnej rejestracji, z wyjątkiem pojazdu:
1) odzyskanego po kradzieży;
2) zabytkowego;
3) mającego co najmniej 25 lat, uznanego przez rzeczoznawcę samochodowego za mającego szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji;
4) ciągnika lub przyczepy rolniczej;

5) wywiezionego lub zbytego za granicę, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. e, warunkiem wyrejestrowania pojazdu jest wniesienie przez właściciela pojazdu opłaty na rzecz gminy na realizację zadań związanych z utrzymaniem czystości i porządku w gminach. Przepisu nie stosuje się do pojazdów Policji i jednostek ochrony przeciwpożarowej.

Art. 78. 1. Właściciel pojazdu jest obowiązany przekazać nabywcy pojazdu, w razie jego zbycia:

1) dowód rejestracyjny;
2) pozwolenie czasowe, albo
3) decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu;
4) kartę pojazdu, jeżeli była wydana.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się w przypadku, gdy pojazd stanowi własność Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Celnej i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W takim przypadku zamiast dowodu rejestracyjnego organy rejestrujące tych jednostek przekazują nabywcy zaświadczenie potwierdzające dane pojazdu niezbędne do jego rejestracji.

Art. 79. Zadania i kompetencje określone w art. 66, art. 67 ust. 2, art. 68 ust. 2 i 3, art. 70, art. 71, art. 72, art. 75 oraz art. 77 nie mogą być powierzone w drodze porozumienia gminie. Przepis ten nie dotyczy m. st. Warszawy.

Art. 80. 1. Wnioski związane z rejestracją pojazdu, wydaniem nowego dowodu rejestracyjnego dla pojazdu zarejestrowanego, czasową rejestracją pojazdu, czasowym wycofaniem pojazdu z ruchu lub wyrejestrowaniem pojazdu, mogą być składane za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

2. Starosta oraz organ, o którym mowa w art. 73, rozpatruje wnioski, o których mowa w ust. 1, z zachowaniem warunków określonych w niniejszym rozdziale.

3. W zakresie rozwiązań informatycznych związanych ze składaniem wniosków, o których mowa w ust. 1, wnoszenia tych wniosków oraz poświadczania ich odbioru stosuje się odpowiednio przepisy o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, przepisy o bezpiecznym podpisie elektronicznym oraz przepisy o ochronie danych osobowych i Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 81. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki i tryb rejestracji i wyrejestrowania pojazdu, oraz wzory dokumentów z tym związane;
2) warunki i tryb wydawania oraz wzór dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, nalepki kontrolnej, tablic rejestracyjnych oraz innych tablic, cech identyfikacyjnych i oznaczeń, a także ich wzór i opis;
3) warunki i tryb czasowej rejestracji pojazdów, wzór wniosku o rejestrację czasową oraz dokumenty dołączane do tego wniosku;

4) wzór wniosku o wydanie nowego dowodu rejestracyjnego dla pojazdu zarejestrowanego oraz dokumenty dołączane do tego wniosku;
5) wysokość opłat za wydanie:
    a) dowodu rejestracyjnego, nie większą niż 110 zł,
    b) kompletu znaków legalizacyjnych, nie większą niż 20 zł,
    c) nalepki kontrolnej, nie większą niż 40 zł,
    d) pozwolenia czasowego, nie większą niż 40 zł, za wyjątkiem pozwolenia czasowego stosowanego wielokrotnie, za wydanie którego opłata nie może być większa niż 730 zł,
    e) tablic (tablicy) rejestracyjnych, w przypadku:
        – tablic samochodowych, nie większą niż 160 zł,
        – tablic motocyklowych, nie większą niż 100 zł,
        – tablic motorowerowych, nie większą niż 60 zł,
        – tablic indywidualnych, nie większą niż 2000 zł
        – zabytkowych tablic samochodowych, nie większą niż 200 zł,
        – zabytkowych tablic motocyklowych, nie większą niż 100zł,
        – tymczasowych tablic samochodowych, nie większą niż 60 zł,
        – tymczasowych tablic motocyklowych, nie większą niż 50 zł,
        – tymczasowych tablic motorowerowych, nie większą niż 50zł;
6) szczegółowe czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu drogowego oraz wzory dokumentów w tych sprawach;
7) tryb i warunki czasowego wycofania pojazdów z ruchu, wysokość opłat w zależności od okresu wycofania z ruchu, w wysokości nie wyższej niż 150 zł, oraz wzory dokumentów stosowanych w tym zakresie.

2. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji, tryb nadawania cech identyfikacyjnych, warunki umieszczania pozostałych oznaczeń oraz wzory dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także jednostki organizacyjne właściwe w tych sprawach.

3. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji oraz wzory dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Służby Wywiadu Wojskowego, a także jednostki organizacyjne właściwe w tych sprawach.

4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji oraz wzory dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów Biura Ochrony Rządu, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego i Straży Granicznej, a także jednostki organizacyjne właściwe w tych sprawach.

5. Minister właściwy do spraw finansów w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji oraz wzory dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów organów kontroli skarbowej i Służby Celnej, a także jednostki organizacyjne właściwe w tych sprawach.

6. Minister właściwy do spraw administracji publicznej, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty, o której mowa w art. 77 ust. 3, uwzględniając:

1) koszty ponoszone przez gminy związane z usuwaniem negatywnych skutków utraty pojazdu;
2) koszty związane z usuwaniem wraków pojazdów.

7. Wydając rozporządzenia, o których mowa w ust. 1 – 5, uwzględnia się:

1) konieczność przeciwdziałania dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdów pochodzących z kradzieży;
2) prawidłowe zabezpieczenie dokumentów związanych z rejestracją, tablicami rejestracyjnymi i innymi oznaczeniami;
3) czynności wykonywane przez administrację publiczną związane z rozpatrywaniem wniosków o rejestrację i wyrejestrowanie pojazdów, wydanie nowego dowodu rejestracyjnego dla pojazdu zarejestrowanego, czasową rejestracją pojazdu, czasowe wycofanie pojazdu z ruchu lub wyrejestrowanie pojazdu, składanych za pomocą środków komunikacji elektronicznej;
4) potrzebę wymiany informacji i współpracy z organami rejestrującymi państw członkowskich;
5) konieczność przeciwdziałania używaniu pojazdów czasowo wycofanych z ruchu;
6) koszty działania administracji publicznej w sprawach rejestracji pojazdów i czasowego wycofania pojazdów z ruchu;
7) sposób wykorzystania pojazdów, o których mowa w ust. 3 – 4, przy wykonywaniu zadań określonych w przepisach dotyczących Biura Ochrony Rządu, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego i Straży Granicznej;
8) przepisy prawa Unii Europejskiej w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 5.

8. Prezes Rady Ministrów określi, w drodze zarządzenia niepodlegającego ogłoszeniu:

1) warunki i tryb rejestracji pojazdów resortu spraw wewnętrznych, obrony narodowej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego, wykorzystywanych do prowadzenia czynności operacyjno-rozpoznawczych;
2) szczególny tryb i warunki przekazywania blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji oraz tablic rejestracyjnych;
3) szczególne wymagania w zakresie personalizacji blankietów, o których mowa w pkt 2.

9. Wydając zarządzenie, o którym mowa w ust. 8, Prezes Rady Ministrów uwzględni:

1) prawidłowe zabezpieczenie dokumentów związanych z rejestracją pojazdów, o których mowa w ust. 8 pkt 1, oraz tablic rejestracyjnych;
2) wymagania wynikające z obowiązku ochrony informacji niejawnych.

Rozdział 10
Badania techniczne pojazdów

Art. 82. 1. Badaniu technicznemu podlega:

1) pojazd samochodowy;

2) ciągnik rolniczy;
3) pojazd wolnobieżny wchodzący w skład kolejki turystycznej;
4) motorower;
5) przyczepa.

2. Właściciel lub posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 87 ust. 1, jest obowiązany przedstawić pojazd do badania technicznego.

3. Badania techniczne przeprowadza się jako badania okresowe lub badania dodatkowe.

Art. 83. 1. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie.

2. Okresowe badanie techniczne po raz pierwszy jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Badaniu, o którym mowa w ust. 2, nie podlega:

1) nowy pojazd, dla którego wydano:
   a) świadectwo zgodności WE,
   b) świadectwo zgodności,
   c) odpis z decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu,
   d) zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe pojazdu;
2) zarejestrowany pojazd:
   a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego określonego w ust. 4 - 9, lub
   b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności

– z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.

4. Pojazd, o którym mowa w ust. 3, przystosowany do zasilania gazem, podlega badaniu, o którym mowa w art. 84 ust. 1 pkt 2 lit. b.

5. Termin ważności badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit b, uznaje się, o ile nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalany na podstawie ust. 5 – 9.

6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie corocznie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania.

7. Przepis ust. 6 nie dotyczy:

1) pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
2) taksówki;
3) pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób;

4) pojazdu zabytkowego, wykorzystywanego do zarobkowego przewozu drogowego;
5) pojazdu marki „SAM”;
6) pojazdu zasilanego gazem;
7) kolejki turystycznej;
8) pojazdu uprzywilejowanego;
9) pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego.

8. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej oraz motoroweru przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania.

9. Okresowe badanie techniczne autobusu i trolejbusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy.

10. Okresowe badanie techniczne tramwaju przeprowadza się przed upływem 5 lat od dnia przekazania nowego tramwaju do eksploatacji, następnie przed upływem 3 lat od dnia przeprowadzenia pierwszego badania technicznego, a następnie co dwa lata.

11. Okresowemu badaniu technicznemu nie podlega:
1) przyczepa lekka;
2) pojazd zabytkowy, inny niż określony w ust. 6 pkt 4.

12. Przepisy ust. 8-11 nie dotyczą pojazdów marki SAM.

Art. 84. 1. Dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd:
1) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego:
a) w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska,
b) w przypadku, gdy pojazd uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
2) skierowany przez starostę:
a) w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji,
b) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do zasilania gazem,
c) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska,
d) w celu sprawdzenia prawidłowości przystosowania pojazdu kategorii M lub N_1 do ciągnięcia przyczepy,
e) w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25 km/h,
f) w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska;
3) po przystosowaniu do:
a) zasilania gazem,
b) kierowania przez osobę niepełnosprawną, jeżeli dokonano zmian konstrukcyjnych w zakresie układu kierowniczego lub hamulcowego,
c) używania jako
- taksówka,
- pojazd uprzywilejowany,
- pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego;
- pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;

4) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2010 Nr 11, poz. 66 i Nr 81, poz. 530) w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
5) w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
6) dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.[6)]), ustawy dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 51, poz. 307 i Nr 75, poz. 473) lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.[7)]);
7) autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
8) dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego;
9) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych w zakresie innym niż określony w art. 45 ust. 2 pkt 2 powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym.

Art. 85. 1. 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.
2. W razie powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego.

Art. 86. Przepisów art. 83 - 85 nie stosuje się do badań technicznych pojazdu specjalnego oraz innego pojazdu użytkowanego w sposób szczególny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organu kontroli skarbowej, Służby Celnej i Państwowej Straży Pożarnej.

[6)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 14, poz. 113, Nr 90, poz. 756, Nr 143, poz. 1199 i Nr 179, poz. 1484, z 2006 r. Nr 143, poz. 1028 i 1029, z 2007 r. Nr 168, poz. 1187 i Nr 192, poz. 1392, z 2008 r. Nr 74, poz. 444, Nr 130, poz. 826, Nr 141, poz. 888 i Nr 209, poz. 1320, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 116, poz. 979, Nr 195, poz. 1504 i Nr 215, poz. 1666, oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 357 i Nr 75, poz. 473.
[7)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190 i Nr 125, poz. 1363, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179, Nr 169, poz. 1384, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1684 i Nr 230, poz. 1922, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874, Nr 137, poz. 1302, Nr 180, poz. 1759, Nr 202, poz. 1957, Nr 217, poz. 2124 i Nr 223, poz. 2218, z 2004 r. Nr 6, poz. 39, Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 121, poz. 1262, Nr 123, poz. 1291, Nr 146, poz. 1546, Nr 171, poz. 1800, Nr 210, poz. 2135 i Nr 254, poz. 2533, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 57, poz. 491, Nr 78, poz. 684, Nr 143, poz. 1199, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1419 i 1420, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538, z 2006 r. Nr 94, poz. 651, Nr 107, poz. 723, Nr 136, poz. 970, Nr 157, poz. 1119, Nr 183, poz. 1353, Nr 217, poz. 1589 i Nr 251, poz. 1847, z 2007 r. Nr 165, poz. 1169, Nr 171, poz. 1208 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 141, poz. 888 i Nr 209, poz. 1316 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 19, poz. 100, Nr 42, poz. 341, Nr 65, poz. 545, Nr 69, poz. 587, Nr 125, poz. 1035, Nr 127, poz. 1052, Nr 157, poz. 1241, Nr 165, poz. 1316 i Nr 215, 1664 oraz z 2010 r. Nr 75, poz. 473.

Art. 87. 1. Badanie techniczne pojazdu jest przeprowadzane na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu, w:

1) podstawowej stacji kontroli pojazdów - w zakresie:
   a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t., z zastrzeżeniem lit. c,
   b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit a, z zastrzeżeniem ust 2,
   c) badań przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w lit. a, o ile stacja kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 1 ustawy w zakresie długości stanowiska kontrolnego;
2) okręgowej stacji kontroli pojazdów – w zakresie:
   a) okresowego badania technicznego wszystkich pojazdów,
   b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do wszystkich pojazdów,
   c) badań technicznych ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej przeprowadzanych poza stacja kontroli pojazdów.

2. Okresowe badanie techniczne:

1) autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h,

2) pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych,

3) pojazdu zabytkowego,

4) pojazdu marki "SAM",

5) pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów innych niż określone w art. 45 ust.2 pkt 3 powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym

6) pojazdu, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych,

7) pojazdu, dla którego określono dodatkowe wymagania w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego

- jest przeprowadzane w okręgowej stacji kontroli pojazdów.

3. Badanie techniczne ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej może być przeprowadzane poza stacją kontroli pojazdów.

Art. 88. 1 Organ rejestrujący wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu.

2. Diagnosta ustala termin badania technicznego pojazdu po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania i wpisuje go w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 65ust. 2, opłaty ewidencyjnej albo w zaświadczeniu z badania technicznego pojazdu.

3. W przypadku negatywnego wyniku dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 84 ust.1 pkt 3 lit. a, diagnosta przesyła kopię zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, do Dyrektora TDT.

Art. 89. 1. Badanie techniczne pojazdu przeprowadza diagnosta.

2. Diagnosta zatrzymuje dowód rejestracyjny pojazdu albo pozwolenie czasowe, po wykonaniu badania technicznego, w razie:

1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:
   a) zagraża bezpieczeństwu, w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,
   b) zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska;
2) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego w stopniu powodującym jego nieczytelność;
3) uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, diagnosta wydaje pokwitowanie, w którym określa warunki używania pojazdu przez okres nieprzekraczający 7 dni.

4. Zatrzymany dowód rejestracyjny pojazdu albo pozwolenie czasowe diagnosta przesyła niezwłocznie organowi, który je wydał.

Art. 90. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, uwzględniając warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów oraz zmiany w metodach badań technicznych pojazdów.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych trolejbusów oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, uwzględniając warunki techniczne oraz metody badań tych pojazdów.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki przeprowadzania badań technicznych ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej, przeprowadzanych poza stacją kontroli pojazdów, uwzględniając zakres badań technicznych i sposób ich przeprowadzania oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochronę środowiska.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, nie wyższą niż 500 zł, uwzględniając rodzaje badanych pojazdów, zakres badań technicznych oraz sposób i warunki ich przeprowadzania.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres, warunki, i sposób przeprowadzania badań technicznych tramwajów, uwzględniając:

1) warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu;
2) proces zużywania podstawowych części i elementów wyposażenia tych pojazdów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
3) odpowiednie wyposażenie jednostek wykonujących te badania.

Rozdział 11
Stacje kontroli pojazdów

Art. 91. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie

działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.[8)]) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

2. Ilekroć w rozdziale jest mowa o przedsiębiorcy, należy przez to rozumieć również:

1) szkołę kształcącą w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów samochodowych, zwaną dalej „szkołą”;
2) jednostkę sektora finansów publicznych;
3) jednostkę:
   a) ochrony przeciwpożarowej,
   b) wojskową,
   c) organizacyjną służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Art. 92. 1. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:

1) posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;
3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;
4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań;
5) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami, odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań, wpisane do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
6) zatrudnia diagnostów posiadających kwalifikacje odpowiednie do zakresu badań technicznych pojazdów przeprowadzanych w stacji kontroli pojazdów.

2. Przepis ust. 1 pkt 2 i 3 nie dotyczy podmiotów, o których mowa w art. 91ust. 2.

3. Poświadczenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 5, wydaje w drodze decyzji administracyjnej, Dyrektor TDT, na wniosek przedsiębiorcy po dokonaniu za opłatą sprawdzenia stacji kontroli pojazdów. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego lub zmiany przedsiębiorcy, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.

4. Pracownicy TDT podczas dokonywania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu.

5. Poświadczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, nie można odstępować osobom trzecim ani przenosić uprawnień z niego wynikających na osobę trzecią.

6. W razie śmierci osoby fizycznej posiadającej poświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5 Dyrektor TDT na wniosek osoby, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku, wyraża w drodze decyzji administracyjnej, zgodę na wykonywanie uprawnień wynikających z poświadczenia przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od daty śmierci posiadacza tego poświadczenia.

[8)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 116, poz. 732, Nr 141, poz. 888, Nr 171, poz. 1056 i Nr 216, poz. 1367, z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 18, poz. 97, Nr 168, poz. 1323 i Nr 201, poz. 1540 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 76, poz. 489.

Art. 93.1. Za zmianę stanu faktycznego, o której mowa w art. 92 ust. 3, z zastrzeżeniem ust. 2 nie uważa się zmiany wyposażenia kontrolno - pomiarowego na inne, spełniające wymagania zawarte w przepisach szczegółowych wydanych na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 1, o ile przedsiębiorca w terminie 7 dni zawiadomi o tej zmianie, Dyrektora TDT.

2. Dyrektor TDT w terminie 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia dokonuje, za opłatą, dodatkowego sprawdzenia stacji kontroli pojazdów, w przypadku gdy wprowadzona zmiana wpływa na warunki lokalowe stacji kontroli pojazdów.

3. Do czasu uzyskania pozytywnego wyniku sprawdzenia w stacji kontroli pojazdów nie przeprowadza się badań technicznych pojazdów.

Art. 94. 1.Przedsiębiorca prowadzący okręgową stacje kontroli pojazdów, w celu uzyskania uprawnienia do wykonywania badań, co do zgodności z odpowiednimi warunkami w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu obowiązany jest uzyskać potwierdzenie spełnienia dodatkowych warunków.

2. Potwierdzenie spełnienia dodatkowych warunków wydaje Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 1, po dokonaniu za opłatą sprawdzenia stacji kontroli pojazdów.

3. Przedsiębiorca oraz prowadzona przez niego okręgowa stacja kontroli pojazdów, powinien spełniać następujące warunki:

1) zatrudniać diagnostę, który odbył kurs specjalistyczny w zakresie badań pojazdów co do zgodności z warunkami technicznymi w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu, zwany dalej „kursem specjalistycznym";
2) posiadać wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do wykonywania badań w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
3) zapewniać niezależność i bezstronność w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, oraz oświadczenie potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 3 pkt 3.

5. Dyrektor TDT, przed wydaniem potwierdzenia spełnienia dodatkowych warunków, dokonuje sprawdzenia okręgowej stacji kontroli pojazdów w zakresie spełnienia warunków, o których mowa w ust. 3 pkt 2.

6. Potwierdzenie spełnienia dodatkowych warunków wydaje się na okres, na jaki zostało wydane poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z warunkami, odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań.

7. Potwierdzenie spełnienia dodatkowych warunków wygasa w przypadku:

1) upływu okresu, na jaki zostało wydane;
2) wygaśnięcia poświadczenia, o którym mowa w art. 92 ust. 3.

8. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany w terminie 7 dni zawiadomić Dyrektora TDT o zmianie danych i informacji oraz stanu faktycznego stanowiących podstawę wydania potwierdzenia spełnienia dodatkowych warunków.

9. W zakresie zmiany stanu faktycznego przepis art. 93 stosuje się odpowiednio.

Art. 95. Dyrektor TDT cofa potwierdzenie spełnienia dodatkowych warunków, o którym mowa w art. 94 ust. 2, w przypadku :

1) niespełniania warunków określonych w art. 94 ust. 3;

2) przeprowadzania badań niezgodnie z przepisami;
3) sporządzania sprawozdania z badania potwierdzającego spełnienie warunków niezgodnie ze stanem faktycznym;
4) niezawiadomienia Dyrektora TDT o zmianie danych i informacji oraz stanu faktycznego stanowiących podstawę wydania potwierdzenia spełnienia dodatkowych warunków.

Art. 96. Dyrektor TDT niezwłocznie przekazuje właściwemu staroście prowadzącemu rejestr przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów informację o wydaniu, zmianie lub cofnięciu potwierdzenia spełnienia dodatkowych warunków.

Art. 97. Opłaty, o których mowa w art. 92 ust. 3, art. 93 ust. 2 oraz art. 94 ust. 2, z wyjątkiem opłat ewidencyjnych, stanowią przychód TDT.

Art. 98. 1. Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest starosta.

2. W celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, przedsiębiorca składa wniosek o wpis do starosty właściwego ze względu na miejsce prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, powinien zawierać następujące dane:
1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsca zamieszkania;
2) numer w ewidencji działalności gospodarczej albo numer w rejestrze przedsiębiorców – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
4) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
5) adres stacji kontroli pojazdów;
6) zakres badań;
7) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z ich numerami ewidencyjnymi.

4. Do wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, należy dołączyć:
1) poświadczenie, o którym mowa w art. 92 ust. 1 pkt 5;
2) zaświadczenie o niekaralności zatrudnionych w stacji kontroli pojazdów diagnostów;
3) oświadczenie następującej treści:
„Oświadczam, że:
1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów są kompletne i zgodne z prawdą;
2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, określone w ustawie z dnia …… o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”.

5. Oświadczenie powinno również zawierać:
1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;

3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

6. Starosta dokonuje wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, nadając stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej oraz wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu.

7. W rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów umieszcza się dane przedsiębiorcy, o których mowa w ust. 3 oraz kod rozpoznawczy stacji.

8. Starosta odmawia dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w przypadku, o którym mowa w art. 100 ust. 4.

9. Przedsiębiorca jest obowiązany przekazać właściwemu staroście, w formie pisemnej, informacje o:

1) zmianie danych, o których mowa w ust. 4,

2) zakończeniu prowadzenia działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów

- w terminie 14 dni od dnia zaistnienia wystąpienia zmian albo zakończenia prowadzenia działalności.

10. Opłata, o której mowa w ust. 6, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód powiatu.

Art. 99. 1. Kontrolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów przeprowadza starosta właściwy ze względu na miejsce prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

2. W ramach wykonywanej kontroli:

1) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę przedsiębiorcy w zakresie:
   a) prowadzenia stacji kontroli pojazdów zgodnie z warunkami, o których mowa w art. 92 ust. 1,
   b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów,
   c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji;
2) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów; przepis art. 93 ust. 3 stosuje się odpowiednio;
3) wydaje decyzję o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca:
   a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 98 ust. 4 pkt 3, niezgodne ze stanem faktycznym – w przypadku stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez przedsiębiorcę,
   b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w wyznaczonym przez starostę terminie,
   c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów,
   d) nie uzyskał poświadczenia, o którym mowa w art. 92 ust. 1 pkt 5, a upłynął termin ważności poprzedniego poświadczenia,
   e) nie przekazał staroście informacji, o których mowa odpowiednio w art. 98 ust. 9.

3. W ramach wykonywanej kontroli starosta ma prawo:

1) żądania od właściciela stacji kontroli pojazdów i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;

2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania techniczne, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana przez stację działalność;
3) uczestnictwa w przeprowadzanych badaniach technicznych.

4. Po przeprowadzeniu kontroli osoba ją przeprowadzająca sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego w ich wyniku stanu faktycznego. Protokół podpisuje osoba reprezentująca przedsiębiorcę, która może wnieść do protokołu ewentualne zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu, sporządza się stosowną adnotację w protokole.

5. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest w szczególności:
1) przeprowadzanie badań technicznych pojazdów niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami ich wykonywania;
2) wydawanie zaświadczeń o przeprowadzonych badaniach technicznych lub dokonanie wpisu w dowodach rejestracyjnych pojazdów niezgodnie ze stanem faktycznym;
3) przeprowadzanie badań technicznych bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.

6. Starosta może powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne Dyrektorowi TDT. Porozumienie powinno zawierać w szczególności:
1) określenie stacji kontroli pojazdów;
2) zakres wykonywanych czynności kontrolnych;
3) zasady informowania o wynikach kontroli oraz podjętych działaniach w ramach prowadzonego nadzoru.

7. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 100.1.Starosta wydaje decyzję o wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów na wniosek przedsiębiorcy.

2. Jeżeli w stacji kontroli pojazdów zatrudniony jest diagnosta wpisany do rejestru diagnostów w innym powiecie w przypadku stwierdzenia rażącego naruszenia wykonywania obowiązków, starosta zawiadamia właściwego starostę prowadzącego rejestr diagnostów.

3. Przedsiębiorca nie może złożyć wniosku, o którym mowa w ust. 1, w przypadku wszczęcia postępowania w sprawie wydania zakazu prowadzenia stacji kontroli pojazdów na podstawie art. 99 ust. 2 pkt 3.

4. W przypadku wydania decyzji o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 99 ust. 2 pkt 3, ponowny wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów może nastąpić wyłącznie na zasadach określonych w art. 72 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 101. Starosta niezwłocznie, przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane i informacje:

1) o których mowa w art. 98 ust. 7 po dokonaniu odpowiedniego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;

2) o wydaniu ostatecznej decyzji o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów ze wskazaniem okresu, przez który przedsiębiorca nie może uzyskać ponownego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;

3) o wydaniu ostatecznej decyzji o wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów na wniosek, o którym mowa w art. 100 ust. 4.

Art. 102. 1. Dyrektor TDT może doraźnie przy udziale przedstawiciela właściwego starosty przeprowadzić kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 92 ust. 1 pkt 5;
2) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

2. Dyrektor TDT informuje o wyniku kontroli, o której mowa w ust. 1, starostę sprawującego nadzór nad przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów.

3. Pracownicy TDT podczas wykonywania czynności kontrolnych podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu.

4. Do czynności kontrolnych, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 103. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany rozwijać wiedzę fachową i podnosić kwalifikacje zatrudnionych diagnostów.

Art. 104. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne;
2) dodatkowe wymagania w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych w stosunku do okręgowej stacji kontroli pojazdów, która ma wykonywać badanie co do zgodności z warunkami w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
3) wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru;
4) budowę i sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów;
5) wysokość opłaty za:
   a) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 92ust. 3, nie wyższą niż 1500 zł,
   b) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 93 ust. 2, nie wyższą niż 500 zł,
   c) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 94 ust. 2, nie wyższą niż 1000 zł,
   d) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, nie wyższą niż 600 zł.

2. Wydając rozporządzenia, o których mowa w ust. 1, minister uwzględni:

1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów;
2) zmiany w metodach badań technicznych pojazdów;
3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów;
4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych;

5) koszty związane z prowadzeniem rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

Art. 105. 1. Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policja, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencja Wywiadu, Służba Kontrwywiadu Wojskowego, Służba Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Biuro Ochrony Rządu, Straż Graniczna, organy kontroli skarbowej, Służby Celne i Państwowa Straż Pożarna, mogą prowadzić stację kontroli pojazdów przeprowadzającą badania techniczne pojazdów należących odpowiednio do tych służb.
2. Stacja, o której mowa w ust. 1, prowadzona przez Państwową Straż Pożarną może przeprowadzać badania techniczne pojazdów jednostek ochrony przeciwpożarowej.
3. Do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej i Służby Celnej, których dotyczą warunki i tryb rejestracji określone w art. 63 ust. 2, a także do pojazdów Państwowej Straży Pożarnej, mają zastosowanie przepisy art. 87 ust. 1.
4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych oraz Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Biura Ochrony Rządu i Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, a także Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego określą, dla stacji, o której mowa w ust. 1, w drodze rozporządzeni,:

1) jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad stacją kontroli pojazdów oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania;
2) wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów upoważnionej do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów;
4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
5) jednostki organizacyjne prowadzące szkolenie diagnostów;
6) warunki współdziałania jednostek organizacyjnych sprawujących nadzór nad stacją kontroli pojazdów ze starostami;
7) rodzaje stacji kontroli pojazdów oraz zakresy upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów

– uwzględniając specyfikę wynikającą z przeznaczenia pojazdów specjalnych oraz pojazdów użytkowanych w sposób szczególny.

Rozdział 12
Diagnosta, montażysta i ośrodki szkolenia

Art. 106. 1. Diagnostą jest osoba, która:

1) posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę;
2) ukończyła kurs dla kandydatów na diagnostów, potwierdzony zaświadczeniem o jego ukończeniu;

3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na diagnostę przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT;
4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu :
   a) za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej,
   b) za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów,
   c) w którym orzeczono zakazu wykonywania zawodu diagnosty;
5) daje rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków;
6) jest wpisana do rejestru diagnostów.

2. W celu przeprowadzania badań pojazdów co do zgodności z warunkami technicznymi w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu, diagnosta powinien ukończyć kurs specjalistyczny, o którym mowa w art. 94ust. 3, oraz złożyć z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT.

3. Organem właściwym do prowadzenia rejestru diagnostów, jest starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania diagnosty.

4. Starosta na wniosek, wydaje decyzję o uprawnieniu do przeprowadzania badań technicznych wpisując osobę do rejestru diagnostów oraz nadając diagnoście numer ewidencyjny, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej.

5. Do wniosku o wpis do rejestru diagnostów dołącza się dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 - 4.

6. W rejestrze diagnostów umieszcza się:
1) dane diagnosty:
   a) numer ewidencyjny,
   b) imię i nazwisko,
   c) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę kraju, który wydał ten dokument,
   d) adres zamieszkania.
2) rodzaje badań do przeprowadzania których uprawniony jest diagnosta;
3) dane dotyczące nazwy, adresu, i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony – po uzyskaniu tych danych od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów, w której diagnosta został zatrudniony.

7. Przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów niezwłocznie po zatrudnieniu diagnosty w stacji kontroli pojazdów przekazuje dane, o których mowa w ust. 6 pkt 3, staroście prowadzącemu rejestr diagnostów, właściwemu ze względu na miejsce zamieszkania diagnosty.

8. Starosta odmawia dokonania wpisu do rejestru diagnostów, w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku, o którym mowa w art. 108 ust. 4.

9. Opłata, o której mowa w ust. 5, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód powiatu.

Art. 107. Diagnosta jest obowiązany:
1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;
2) uczestniczyć co dwa lata w 3-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego;
3) przekazywać staroście:

a) informację o zmianie danych, o których mowa w art. 106 ust. 1 pkt 4, oraz ust. 6 pkt 1 lit b - d – w terminie 14 dni od dnia ich zmiany;

b) informację o której mowa w art. 106 ust. 7 oraz o zmianie danych w tym zakresie – najpóźniej do dnia rozpoczęcia przeprowadzania badań technicznych;

c) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach - przed upływem 14 dni przed dniem zakończenia dwuletniego okresu od ukończenia ostatnich warsztatów.

Art. 108. 1. Starosta wydaje decyzję o skreśleniu diagnosty z rejestru diagnostów, w przypadku:

1) nie spełniania przez niego, co najmniej jednego z wymagań określonych w art. 106 ust. 1 pkt 4 i 5;
2) nie spełnienia przez niego obowiązku, o którym mowa w art. 107 pkt 3 lit b;
3) dopuszczenia się rażącego naruszenia przepisów z zakresu wykonywania badań technicznych.

2. Rażącym naruszeniem przepisów z zakresu wykonywania badań technicznych jest:

1) wykonywanie badania bez wymaganego wyposażenia kontrolno – pomiarowego;

2) dokonywanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu, bez przeprowadzenia badania technicznego lub niezgodnie z wynikiem przeprowadzonego badania technicznego;

3) wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym i przepisami;

4) umieszczanie cech identyfikacyjnych, niezgodnie z decyzją starosty lub bez decyzji starosty, o której mowa w art. 5 ust. 5.

3. O wydaniu decyzji o skreśleniu diagnosty z rejestru diagnostów starosta informuje podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów, w którym diagnosta jest zatrudniony oraz właściwego starostę jeżeli stacja ta znajduje się na obszarze innego powiatu.

4. W przypadku skreślenia diagnosty z rejestru diagnostów, ponowny wpis może być dokonany:

1) nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym starosta wydał ostateczną decyzję o skreśleniu diagnosty z rejestru diagnostów;
2) po odbyciu przez diagnostę warsztatów doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 107 pkt 2.

Art. 109. 1. Starosta dokonuje wpisu do rejestru, o którym mowa w art. 106 ust. 3 za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej .

2. Niezwłocznie po dokonaniu wpisu do rejestru, starosta prowadzący rejestr przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów, dane i informacje:

1) o których mowa w art. 106 ust. 6;
2) o wydaniu ostatecznej decyzji o skreśleniu diagnosty z rejestru.

Art. 110. 1. Montażystą przystosowującym pojazd do zasilania gazem, odpowiednio do rodzaju gazu, zwanym dalej „montażystą”, jest osoba, która:

1) ukończyła kurs dla kandydatów na montażystów, odpowiednio do rodzaju gazu potwierdzony zaświadczeniem o jego ukończeniu;
2) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na montażystę, odpowiednio do rodzaju gazu przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT;
3) jest wpisana do rejestru montażystów odpowiednio do rodzaju montowanych układów.

2. Organem właściwym do prowadzenia rejestru montażystów jest Dyrektor TDT.

3. Dyrektor TDT na wniosek, wydaje decyzję o uprawnieniu do dokonywania montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem wpisując osobę do rejestru montażystów oraz nadając montażyście numer ewidencyjny, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej.

4. Do wniosku o wpis do rejestru montażystów dołącza się dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1-2.

5. W rejestrze montażystów umieszcza się dane montażysty:

1) numer ewidencyjny;
2) imię i nazwisko;
3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę kraju, który wydał ten dokument;
4) adres zamieszkania.

6. Dyrektor TDT odmawia dokonania wpisu do rejestru montażystów, w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku, o którym mowa w art. 112 ust. 3.

7. Opłata, o której mowa w ust. 3, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód TDT.

8. Przepisy art. 106 ust. 4 i 5 oraz ust. 6 pkt 1, stosuje się odpowiednio.

Art. 111. Montażysta jest obowiązany:

1) rzetelnie wykonywać swoje obowiązki;
2) co dwa lata uczestniczyć w 1-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego;
3) przekazywać Dyrektorowi TDT:
   a) informację o zmianie danych, o których mowa w art. 110 ust. 5 pkt 2 – 4 – w terminie 14 dni od dnia tej zmiany,
   b) przed upływem 14 dni przed dniem zakończenia dwuletniego okresu od ukończenia ostatnich warsztatów przedkładać Dyrektorowi TDT zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach.

Art. 112. 1. Dyrektor TDT wydaje decyzję o skreśleniu montażysty z rejestru montażystów , w przypadku:

1) nie przedłożenia Dyrektorowi TDT zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego;
2) dopuszczenia się rażącego naruszenia wykonywania obowiązków.

2. Rażącym naruszeniem wykonywania obowiązków jest:

1) dokonywanie montażu przedmiotów wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem:

a) na których typ nie zostało wydane świadectwo homologacji typu,

b) niezgodnie z instrukcją montażu, o której mowa w art. 19 ust. 3 pkt 4;

2) wydawanie zaświadczenia o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem, niezgodnego ze stanem faktycznym i przepisami;

3) dokonywanie montażu zbiorników bez dokumentów wydanych przez Dyrektora TDT.

3. W przypadku skreślenia montażysty z rejestru montażystów, ponowny wpis może być dokonany po ponownym zdaniu przez montażystę egzaminu, o którym mowa w art. 110 ust. 1 pkt 3.

Art. 113. 1. Za egzamin, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 3, ust. 2 oraz w art. 110 ust. 1 pkt 2, pobiera się opłatę.

2. Oplata, o której mowa w ust. 1, stanowi przychód TDT.

Art. 114. 1. Kurs dla kandydatów na diagnostów i diagnostów, kandydatów na montażystów, kurs specjalistyczny oraz warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów i montażystów, zwany dalej „ośrodkiem szkolenia".

2. Kursy i warsztaty, o których mowa w ust. 1, realizowane są zgodnie z programem i obejmują:

1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń;

2) część praktyczną w zakresie odpowiednio przeprowadzania badań technicznych lub przystosowania pojazdów do zasilania gazem.

3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów w przypadku kandydatów na diagnostów i diagnostów lub z wykorzystaniem infrastruktury podmiotu prowadzącego działalność w zakresie przystosowania pojazdów do zasilania gazem w przypadku kandydatów na montażystów i montażystów.

4. Ośrodek szkolenia wydaje:

1) kandydatowi na diagnostę albo montażystę – zaświadczenie o ukończeniu kursu dla kandydatów na diagnostów albo montażystów;

2) odpowiednie zaświadczenie o ukończeniu:

a) kursu specjalistycznego w zakresie przeprowadzania badań w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu,

b) kursu dla diagnostów,

c) warsztatów doskonalenia zawodowego

– pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Art. 115. 1. Ośrodek szkolenia może prowadzić przedsiębiorca, który:

1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonego kursu lub warsztatu:

a) salę wykładową,

b) pomieszczenie biurowe;

2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;

3) zapewnia prowadzenie kursów przez wykładowców posiadających wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego szkolenia;

4) posiada zbiory odpowiednich przepisów oraz pomoce dydaktyczne właściwe ze względu na rodzaj prowadzonego kursu;

5) nie prowadzi działalności gospodarczej w zakresie:

a) prowadzenia stacji kontroli pojazdów,

b) przystosowywania pojazdów do zasilania gazem;

6) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów dotyczy to osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej oraz przedsiębiorcy, w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości.

2. Ilekroć w rozdziale jest mowa o przedsiębiorcy, należy przez to rozumieć również szkołę.

Art. 116. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.

2. Organem prowadzącym rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia jest wojewoda właściwy ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka szkolenia.

3. Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia jest dokonywany na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:

1) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania;

2) numer w ewidencji działalności gospodarczej albo w rejestrze przedsiębiorców – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;

3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;

4) numer identyfikacji statystycznej (REGON) o ile taki numer przedsiębiorca posiada;

5) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;

6) adres:

a) okręgowej stacji kontroli pojazdów,

b) podmiotu dokonującego przystosowania pojazdu do zasilania gazem,

- wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki przedsiębiorca posiada tytuł prawny do tej infrastruktury**;**

7) kopie dokumentów potwierdzających kwalifikację i wiedzę wykładowców.

4. Do wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, przedsiębiorca dołącza oświadczenie o następującej treści:

„Oświadczam, że:

1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia są kompletne i zgodne z prawdą;

2) znane są mi i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, określone w ustawie z dnia … o dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego.”.

5. Oświadczenie powinno również zawierać:

1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;

2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;

3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, z podaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

6. Wojewoda dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, i wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu, nadając przedsiębiorcy numer w rejestrze i numer ewidencyjny dla ośrodka szkolenia.

7. Wojewoda w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia umieszcza dane o których mowa w ust. 3 i 6.

8. Przedsiębiorca jest obowiązany przekazać właściwemu wojewodzie informacje o:

1) zmianach danych, o których mowa w ust. 3 – w terminie 14 dni od dnia ich wystąpienia;

2) zakończeniu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia – w terminie 14 dni od dnia zakończenia prowadzenia działalności.

9. Opłata, o której mowa w ust. 6, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód budżetu państwa.

Art. 117. 1. Wojewoda co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę działalności ośrodka szkolenia w zakresie prowadzenia kursów.

2. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 118. 1. Wojewoda wydaje decyzję o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, skreślając przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia:

1) jeżeli przedsiębiorca:
   a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 93 ust. 6, niezgodnie ze stanem faktycznym,
   b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia w wyznaczonym przez wojewodę terminie,
   c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia,
   d) nie przekazał w terminie informacji o zmianie danych, o których mowa w art. 116 ust. 3;
2) na wniosek jednostki organizacyjnej albo organu sprawującego nadzór nad przedsiębiorcą.

2. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest :

1) prowadzenie kursu lub warsztatów niezgodnie z programem;
2) prowadzenie kursu lub warsztatów niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 114 ust. 3;
3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu kursu lub warsztatów bez odbytego szkolenia.

3. W przypadku wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, ponowny wpis do rejestru działalności regulowanej w tym zakresie może nastąpić wyłącznie na zasadach określonych w art. 72 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 119. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) wymagania w stosunku do wykładowców prowadzących kursy i warsztaty, wyposażenia dydaktycznego i warunków lokalowych ośrodków szkolenia;
2) szczegółowy program, czas trwania i wzory zaświadczeń dotyczących:
   a) kursu dla kandydatów na diagnostów i diagnostów oraz kandydatów na montażystów,
   b) kursu specjalistycznego,
   c) warsztatów doskonalenia zawodowego;
3) warunki i tryb:
   a) postępowania z dokumentami dotyczącymi osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień diagnosty, montażysty oraz wzory stosowanych dokumentów,
   b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;
4) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia odpowiednio:

1) potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno – technicznych do przeprowadzania kursów w zależności od rodzaju i zakresu kursu;
2) osiągnięcie właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów albo przystosowywania pojazdów do zasilania gazem;
3) potrzebę zapewnienia sprawności procedur administracyjnych i należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem kursów i warsztatów;
4) konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe wymagania w zakresie posiadanej praktyki, o której mowa w art. 90 ust. 1 pkt 1 przez kandydata na diagnostę odpowiednio do wykształcenia technicznego;
2) warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na diagnostów i montażystów;
3) warunki i zakres egzaminu dla diagnostów;
4) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów i montażystów;
5) budowę i sposób nadawania numeru ewidencyjnego diagnosty i montażysty ;
6) wzór wniosku o wpis do rejestru diagnostów i montażystów;
7) wzór pieczęci imiennej diagnosty i montażysty.
8) wysokość opłaty za:
   a) egzamin, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 3 i art. 110 ust. 1 pkt 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 400 zł,
   b) egzamin, o którym mowa w art. 106 ust. 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1000 zł,
   c) wpis do ewidencji diagnostów i montażystów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł.

4. Wydając rozporządzenia, o których mowa w ust. 3, minister uwzględni odpowiednio:

1) poziom i kierunek wykształcenia technicznego;
2) potrzebę zapewnienia należytych warunków organizacyjno-technicznych do przeprowadzania egzaminów;

3) potrzebę zapewnienia ujednoliconych procedur nadawania numerów ewidencyjnych diagnostom i montażystom;
4) potrzebę ujednolicenia dokumentów i ich prawidłowego zabezpieczenia przed podrobieniem lub przerobieniem;
5) koszty związane z organizacją i przeprowadzaniem egzaminów oraz z prowadzeniem rejestru diagnostów i montażystów.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
1) budowę i sposób nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia;
2) wzór:
   a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,
   b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,
   c) pieczęć ośrodka szkolenia;
3) wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł.

6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 5, minister uwzględni odpowiednio:
1) potrzebę zapewnienia ujednoliconych procedur oznaczania ośrodków szkolenia;
2) potrzebę ujednolicenia dokumentów;
3) koszty związane z:
   a) prowadzeniem rejestru przedsiębiorców,
   b) wykonywaniem nadzoru nad ośrodkami szkolenia.

Rozdział 13
Rzeczoznawcy samochodowi

Art. 120. 1. Rzeczoznawcą samochodowym jest osoba, która:
1) posiada wyższe wykształcenie;
2) posiada co najmniej 5-letnią wymaganą praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją;
3) posiada prawo jazdy kategorii A, B oraz C1 lub C;
4) nie była karana wyrokiem sądu za przestępstwo umyślne;
5) posiada certyfikat w zakresie rzeczoznawstwa samochodowego wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji;
6) daje rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków;
7) została wpisana do rejestru rzeczoznawców samochodowych.

2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, wydawany jest na okres co najmniej 3 lat.

Art. 121. 1. Dyrektor TDT wydaje osobie, która spełnia wymagania określone w art. 120 ust. 1 pkt 1–6, decyzję nadającą uprawnienie rzeczoznawcy samochodowego i wpisuje tą osobę do rejestru rzeczoznawców samochodowych oraz potwierdza wpis do tego rejestru, wydając rzeczoznawcy samochodowemu zaświadczenie.

2. Wpis do rejestru rzeczoznawców samochodowych dokonywany jest za opłatą, na okres wynikający z terminu ważności certyfikatu, o którym mowa w art. 120 ust. 1 pkt 5.

3. W rejestrze rzeczoznawców samochodowych umieszcza się imię i nazwisko rzeczoznawcy oraz jego numer identyfikacyjny.

4. Rejestr rzeczoznawców jest ogólnie dostępny.

Art. 122. 1. Rzeczoznawca samochodowy uprawniony jest do wydawania opinii określonych w ustawie o dopuszczaniu pojazdów do ruchu drogowego, z zachowaniem obowiązujących przepisów i zapewnia bezstronność oraz rzetelność wydanej opinii.

2. Rzeczoznawca samochodowy nie może wydawać opinii w sprawach, w których jest stroną, lub gdy stroną jest małżonek, krewny, powinowaty lub osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli.

Art. 123. 1. Dyrektor TDT wydaje decyzję cofającą uprawnienia rzeczoznawcy samochodowego i skreśla go z rejestru rzeczoznawców samochodowych, jeżeli:

1) nie spełnia co najmniej jednego z wymagań, o których mowa w art. 120 ust. 1 pkt 1 – 6, lub

2) jeżeli wydał opinię niezgodnie z przepisami lub poświadczył nieprawdę, co zostało potwierdzone w wyniku przeprowadzonego postępowania przez właściwy organ lub przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, wydającą certyfikat w zakresie rzeczoznawstwa samochodowego.

2. Dyrektor TDT skreśla osobę z rejestru rzeczoznawców samochodowych:

1) po upływie terminu, o którym mowa w art. 120 ust. 2 i zawiadamia osobę o fakcie skreślenia z tego rejestru;

2) w razie śmierci rzeczoznawcy samochodowego.

3. Jeżeli skreślenie rzeczoznawcy z rejestru rzeczoznawców samochodowych nastąpiło w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ponowne wpisanie rzeczoznawcy do rejestru może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o skreśleniu stała się ostateczna.

Art. 124. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za wpis do rejestru rzeczoznawców samochodowych, nie większą niż 150 zł, oraz wzory dokumentów związanych z tym wpisem.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględni odpowiednio:

1) pokrycie kosztów związanych z:

a) prowadzeniem rejestru rzeczoznawców samochodowych,

b) drukiem i czynnościami administracyjnymi wydania zaświadczenia i jego wtórnika;

2) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów związanych z wpisem do rejestru rzeczoznawców samochodowych.

Rozdział 14
Produkcja i dystrybucja tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu

Art. 125. 1. Tablice rejestracyjne może produkować, po uzyskaniu zezwolenia marszałka województwa, przedsiębiorca, który spełnia następujące wymagania:

1) ma siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
2) ma możliwości techniczne gwarantujące wykonywanie tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji zgodnie z warunkami technicznymi; warunek ten nie dotyczy przedsiębiorców sprowadzających z zagranicy materiały służące do wyrobu tablic rejestracyjnych;
3) posiada certyfikat na zgodność tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji z warunkami technicznymi;
4) nie jest podmiotem, w stosunku do którego wszczęto postępowanie upadłościowe lub likwidacyjne;
5) nie zalega z uiszczeniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenie społeczne;
6) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej.

2. Za przedsiębiorcę produkującego tablice rejestracyjne, o którym mowa w ust. 1, uważa się jednostkę:

1) produkującą tablice rejestracyjne z wytłoczonymi numerami rejestracyjnymi;
2) produkującą tablice rejestracyjne bez wytłoczonych numerów rejestracyjnych;
3) tłoczącą numery rejestracyjne;
4) produkującą lub sprowadzającą z zagranicy, materiały służące do produkcji tablic rejestracyjnych.

3. Marszałek województwa właściwy ze względu na siedzibę przedsiębiorcy wydaje zezwolenie na produkcję tablic rejestracyjnych na wniosek przedsiębiorcy, o ile spełnia on wymagania, o których mowa w ust. 1.

4. Do wniosku o wydanie zezwolenia przedsiębiorca ubiegający się o jego wydanie załącza:

1) dokument określający status jednostki będącej osobą prawną lub nieposiadającą osobowości prawnej jednostką organizacyjną albo dokument stwierdzający tożsamość w przypadku osoby fizycznej;
2) zaświadczenie z Krajowego Rejestru Karnego stwierdzające niekaralność za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko dokumentom:
   a) przedsiębiorcy, jeżeli jest on osobą fizyczną,
   b) osób – członków władz organów osoby prawnej lub nieposiadającej osobowości prawnej jednostki organizacyjnej;
3) kopię zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
4) kopię zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej (NIP) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada.

5. Marszałek województwa odmawia wydania zezwolenia w przypadku, gdy przedsiębiorca nie spełnia wymagań określonych w ust. 1.

Art. 126. 1. Tablice rejestracyjne produkowane są wyłącznie na zamówienie:

1) organu właściwego w sprawach rejestracji pojazdów – z wytłoczonymi numerami rejestracyjnymi;
2) przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 125 ust. 2 pkt 3 – bez wytłoczonych numerów rejestracyjnych.

2. Materiały, o których mowa w art. 125 ust. 2 pkt 4, są produkowane lub sprowadzane z zagranicy na zamówienie przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie, o którym mowa w art. 125 ust. 1, lub ubiegającego się o jego wydanie.

3. Przedsiębiorca, o którym mowa w art. 125 ust. 1, prowadzi ewidencje:
1) materiałów do produkcji tablic rejestracyjnych, o których mowa w art. 125 ust. 2 pkt 4;
2) wyprodukowanych tablic rejestracyjnych;
3) sprzedanych tablic rejestracyjnych.

Art. 127. 1. Przedsiębiorca, o którym mowa w art. 125 ust. 1, może produkować testowe tablice rejestracyjne wyłącznie na zamówienie organu właściwego w sprawach wydawania zezwoleń testowych – z wytłoczonymi testowymi numerami rejestracyjnymi.

2. Do testowych tablic rejestracyjnych stosuje się odpowiednio przepisy art. 129.

Art. 128. 1. Akredytowana jednostka certyfikująca przeprowadza pełne badania zgodności tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji z warunkami technicznymi:
1) okresowo - przynajmniej raz na 5 lat;
2) każdorazowo przy uruchomieniu produkcji, jej wznowieniu, zmianie materiału i innych zmianach mających wpływ na jakość tablic.

2. W przypadku stwierdzenia, u przedsiębiorcy produkującego tablice rejestracyjne, nieprawidłowości w procesie produkcyjnym tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji, akredytowana jednostka certyfikująca przeprowadza kolejne pełne badania okresowe, o których mowa w ust. 1, przed upływem 3 lat od ostatniego badania, a następne ponownie przynajmniej raz na 5 lat.

Art. 129. 1. Tablice rejestracyjne zwrócone organowi w wyniku ich wymiany, wyrejestrowania lub przerejestrowania pojazdu, wycofane z użytku, organ rejestrujący przekazuje przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 125 ust. 1.

2. Tablice, o których mowa w ust. 1, przedsiębiorca na własny koszt odbiera w siedzibie organu rejestrującego, dokonuje ich zniszczenia i zagospodarowuje z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251, z późn. zm.[9)]).

3. Tablice rejestracyjne zwrócone organowi rejestrującemu, o którym mowa w art. 74, w wyniku ich wymiany, wyrejestrowania lub przerejestrowania pojazdu, wycofane z użytku organ ten w swojej siedzibie niszczy i zagospodarowuje z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.

Art. 130. 1. Do kontroli działalności przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 125 ust. 1, stosuje się przepisy Rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

[9)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr z 2007 r. Nr 88, poz. 587, Nr 199, poz. 1227, Nr 223, poz. 1464, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 79, poz. 666 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145.

2. Marszałek województwa cofa zezwolenie, jeżeli przedsiębiorca przestaje spełniać co najmniej jeden z warunków, o których mowa w art. 125 ust. 1, lub narusza przepisy w zakresie produkcji lub dystrybucji tablic rejestracyjnych lub produkcji materiałów służących do produkcji tablic rejestracyjnych.

3. W przypadku cofnięcia zezwolenia do produkcji tablic rejestracyjnych, ponowne zezwolenie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

Art. 131. Organ właściwy w sprawach rejestracji legalizuje tablice rejestracyjne, umieszczając na nich znak legalizacyjny.

Art. 132. Producent blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdów, a także starostowie – przekazują odpłatnie wojewodzie mazowieckiemu odpowiednio: blankiety dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdów, a także zalegalizowane tablice rejestracyjne niezbędne do rejestracji, o której mowa w art. 81 ust 8. Informacje dotyczące przekazanych blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji oraz tablic rejestracyjnych są informacjami stanowiącymi tajemnicę państwową.

Art. 133. 1. Minister właściwy do spraw transportu dokona, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.[10)]) wyboru producenta blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, znaków legalizacyjnych oraz nalepek kontrolnych.

2. Minister właściwy do spraw transportu dokona, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, wyboru producenta zezwoleń testowych.

Art. 134. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki produkcji tablic rejestracyjnych i materiały służące do ich produkcji oraz szczegółowy sposób dystrybucji tablic rejestracyjnych i znaków legalizacyjnych oraz prowadzenia ewidencji, o których mowa w art. 126 ust. 3,
2) tryb legalizacji tablic rejestracyjnych, warunki techniczne, a także wzór znaku legalizacyjnego, o którym mowa w art. 131,
3) warunki produkcji i sposób dystrybucji testowych tablic rejestracyjnych

– uwzględniając konieczność prawidłowego zabezpieczenia obrotu tablicami rejestracyjnymi, znakami legalizacyjnymi oraz materiałami związanymi z ich produkcją.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki dystrybucji blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych i nalepek kontrolnych, uwzględniając konieczność prawidłowego zabezpieczenia obrotu blankietami dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych i nalepek kontrolnych.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki dystrybucji zezwoleń testowych, uwzględniając konieczność prawidłowego zabezpieczenia obrotu tymi zezwoleniami.

[10)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1058, Nr 220, poz. 1420, Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 101, Nr 65, poz. 545, Nr 91, poz. 742, Nr 157, poz. 1241, Nr 206, poz. 1591, Nr 219, poz. 1706 i nr 223, poz. 1778.

Rozdział 15
Kary pieniężne

Art. 135. 1. Kto wprowadza do obrotu nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub części, dodatkowy układ zasilania gazem objęty obowiązkiem uzyskania świadectwa homologacji typu nie posiadając świadectwa homologacji typu lub równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań, o których mowa w art. 14 i art. 24 ust 1, podlega karze w wysokości do 1000000 zł.

2. Kto nie wycofa z obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem zgodnie z przepisem art. 18 podlega karze w wysokości 1000000 zł.

3. Kto odmawia udostępnienia informacji, o której mowa w art. 31 - podlega karze w wysokości do 100000 zł.

Art. 136. 1. Kto wbrew obowiązkowi dopuszcza do :

1) wykonywania badania technicznego pojazdu bez wymaganego uprawnienia;
2) wykonywania badania technicznego pojazdu niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania;
3) wykonywania badania technicznego pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
4) montażu przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem bez wymaganego uprawnienia;
5) montażu przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem bez wymaganego świadectwa homologacji typu;

- podlega karze w wysokości do 10000 zł.

2. Kto pobiera opłaty o których mowa w art. 44 ust. 1 pkt 2 lit. c w wysokości innej niż określona w przepisach, podlega karze w wysokości do 10000 zł.

Art. 137. 1. Kto :

1) wykonuje badanie techniczne pojazdu niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania,
2) wykonuje badanie techniczne pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
3) dokonuje montażu przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem bez wymaganego uprawnienia,
4) dokonuje montażu przystosowując pojazd do zasilania gazem bez wymaganego świadectwa homologacji typu lub niezgodnie z instrukcją montażu,

- podlega karze w wysokości do 5000 zł.

2. Karze, o której mowa w ust. 1, podlega również ten, kto wydaje fałszywe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu lub dokonuje wpisu w dowodzie rejestracyjnym pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym.

Art. 138. 1. Kary pieniężne, w sprawach określonych w art. 135 – 137, nakładane są w drodze decyzji administracyjnej.

2. Kary pieniężne, o których mowa w:

1) art. 135, art. 136 ust. 1 pkt 4-5 i ust. 2 nakłada właściwy organ Inspekcji Handlowej;

2) art. 137 ust. 1 pkt 3-4 nakłada Dyrektor TDT;

3) art. 136 ust. 1 pkt 1-3 5 i art. 137 ust. 1 pkt 1-2 i ust. 2 nakłada właściwy organ kontroli.

3. Organami odwoławczymi są w sprawach:

1) o których mowa w art. 135 ust. 1 i 2 – Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

2) decyzji o nałożeniu kary wydanych przez Dyrektora TDT - minister właściwy do spraw transportu

3) o których mowa w art. 137 – Samorządowe Kolegium Odwoławcze.

4. Kary pieniężne, o których mowa w:

1) art. 135, art. 136 ust. 1 pkt 4-5 i ust. 2 stanowią dochód budżetu państwa;

2) art. 137 ust. 1 pkt 3-4 stanowią przychód Dyrektora TDT;

3) art. 136 ust. 1 pkt 1-3 5 i art. 137 ust. 1 pkt 1-2 i ust. 2 stanowią przychód samorządu terytorialnego.

Rozdział 16
Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 139. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2006 r. Nr 121, poz. 844, z późn. zm.[11)]) w art. 9 ust. 4b otrzymuje brzmienie:

„4b. Zarejestrowanie środka transportowego oznacza jego rejestrację, z wyjątkiem rejestracji czasowej oraz wydania decyzji na wykonywanie jazd testowych, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr …., poz……) .”.

Art. 140. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.[12)]) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza ustawa wdraża postanowienia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

1) dyrektywy 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Unii Europejskiej maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, z późn. zm.),

---

[11)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 220, poz. 1601, Nr 225, poz.1635, Nr 245, poz. 1775, Nr 249, poz. 1828, Nr 251, poz. 1847, z 2008 r. Nr 93, poz. 585, Nr 116, poz. 730, Nr 223, poz. 1463 oraz z 2009 r. Nr 56, poz.458.

[12)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230 i Nr 43, poz. 246.

2) dyrektywy 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz. Urz. WE L 233 z 28.08.1997, z późn. zm.),

3) dyrektywy 2000/30/WE z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej pojazdów dostawczych poruszających się we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 203 z 10.08.2000, z późn. zm.),

4) dyrektywa 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 kwietnia 2003 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/671/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz. Urz. UE L 115 z 9.5.2003, str. 63, z późn. zm.; Dz. Urz. Polskie Wydanie Specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 277).

Dane odnoszące się do aktów prawa Unii Europejskiej, ogłoszone przed dniem 1 maja 2004 r., zamieszczone w niniejszej ustawie, dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – polskie wydanie specjalne.”;

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa reguluje zasady ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania, zasady kontroli ruchu drogowego, warunki i zasady przetwarzania danych osób kierujących pojazdami, właścicieli i posiadaczy pojazdów.

2. Przepisy ustawy stosuje się również do ruchu odbywającego się poza drogami, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu.

3. Zadania samorządu województwa, o których mowa w art. 97 ust. 3, art. 98 ust. 5, art. 110 ust. 1 pkt 10, art. 111 ust. 1, art. 112 ust. 1, art. 113 ust. 1, art. 114 ust. 3, art. 122 ust. 8 i 9, art. 124a ust. 3 i 10, art. 124b ust. 1-3 i 5, art. 140 ust. 4, art. 140g ust. 2, art. 140i i art. 140k, są zadaniami z zakresu administracji rządowej.”;

3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) autobus – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób, łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;
2) autobus szkolny – autobus przeznaczony do przewozu dzieci do i ze szkoły, barwy pomarańczowej, oznaczony z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej „autobus szkolny”;
3) autostrada – drogę dwujezdniową, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep;
4) chodnik – część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych;
5) ciągnik rolniczy – pojazd silnikowy skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych;
6) ciągnik samochodowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie wyłącznie do ciągnięcia przyczepy; określenie to obejmuje ciągnik siodłowy i ciągnik balastowy;

7) czterokołowiec – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza:
    a) w przypadku przewozu rzeczy 550 kg;
    b) w przypadku przewozu osób 400 kg;
8) czterokołowiec lekki – czterokołowiec, którego masa własna nie przekracza 350 kg i konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;
9) dopuszczalna ładowność – największą masę ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd, która stanowi różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu;
10) dopuszczalna masa całkowita – największa określona właściwymi warunkami technicznymi masa pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze;
11) droga – wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;
12) droga ekspresowa – drogę dwu- lub jednojezdniową, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, na której skrzyżowania występują wyjątkowo, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca;
13) droga dla rowerów – drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
14) droga twarda – drogę z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowcowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m; inne drogi są drogami gruntowymi;
15) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów; określenie to nie dotyczy torowisk wydzielonych z jezdni;
16) kierowca – osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem;
17) kierujący – osobę, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osobę, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie;
18) kolejka turystyczna – zespół pojazdów składający się z ciągnika rolniczego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, albo pojazdu wolnobieżnego oraz przyczepy (przyczep) dostosowanej do przewozu osób, wykorzystywanych w ramach prowadzonej działalności w zakresie świadczenia usług turystycznych;
19) kolumna pieszych – zorganizowaną grupę pieszych prowadzoną przez kierownika lub dowódcę;
20) masa własna – masę pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, bez kierującego;
21) motocykl – pojazd samochodowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm^3, dwukołowy lub z bocznym wózkiem - wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół;
22) motorower – pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm^3 lub silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;

23) nacisk osi – sumę nacisków, jaką na drogę wywierają koła znajdujące się na jednej osi
24) naczepa – przyczepę, której część spoczywa na pojeździe silnikowym i obciąża ten pojazd;
25) niedostateczna widoczność – widoczność występującą od zmierzchu do świtu, a także w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza od świtu do zmierzchu;
26) obszar zabudowany - obszar oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi;
27) omijanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok nieporuszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody;
28) pas ruchu – każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi;
29) pieszy – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej;
30) pobocze – część drogi przyległą do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;
31) pojazd – środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane;
32) pojazd członowy – zespół pojazdów składający się z pojazdu silnikowego złączonego z naczepą;
33) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, albo którego wymiary lub masa wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy;
34) pojazd samochodowy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h, z wyłączeniem motoroweru i ciągnika rolniczego;
35) pojazd silnikowy – pojazd wyposażony w silnik, z wyłączeniem pojazdu szynowego;
36) pojazd specjalny – pojazd samochodowy lub przyczepę przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji;
37) pojazd uprzywilejowany – pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, mogący jechać z włączonymi światłami drogowymi; określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego;
38) pojazd używany do celów specjalnych – pojazd samochodowy przystosowany w sposób szczególny do przewozu osób lub ładunków, używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Biuro Ochrony Rządu, Straż Graniczną, organy kontroli skarbowej, Służbę Celną, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Inspekcję Transportu Drogowego i Służbę Więzienną;
39) pojazd wolnobieżny – pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem motoroweru i ciągnika rolniczego

40) pojazd zabytkowy – pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami;
41) postój pojazdu – unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę;
42) przejazd dla rowerzystów – powierzchnię jezdni lub torowiska przeznaczoną do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
43) przejście dla pieszych – powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi
44) przyczepa – pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem; określenie to nie obejmuje przyczepy przeznaczonej do ciągnięcia przez rower, zwanej przyczepą rowerową.;
45) przyczepa lekka – przyczepę, której dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 750 kg;
46) przystanek – miejsce zatrzymywania się pojazdów zbiorowego transportu osób, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi;
47) rower – pojazd poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w pomocniczy napęd elektryczny o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V, odłączany automatycznie po przekroczeniu prędkości 25 km/godz.;
48) ruch kierowany – ruch otwierany i zamykany za pomocą sygnalizacji świetlnej albo przez uprawnioną osobę;
49) rzeczywista masa całkowita – masę pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy i osób;
50) samochód ciężarowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków; określenie to obejmuje również samochód ciężarowo-osobowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków i osób w liczbie od 4 do 9 łącznie z kierowcą;
51) samochód osobowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;
52) skrzyżowanie – przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; określenie to nie dotyczy przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową lub stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze;
53) strefa zamieszkania – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;
54) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie;
55) taksówka – pojazd samochodowy odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą;
56) tramwaj – pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych.
57) trolejbus – autobus przystosowany do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej;
58) tunel - budowlę na drodze, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;

59) uczestnik ruchu – pieszego, kierującego, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze;
60) ustąpienie pierwszeństwa – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku;
61) VIN – numer identyfikacyjny pojazdu nadany i umieszczony przez producenta
62) wózek rowerowy – rower o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy;
63) wózek inwalidzki – pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego;
64) wymijanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w przeciwnym kierunku;
65) wyprzedzanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku;
66) zatrzymanie pojazdu – unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów;
67) zespół pojazdów – pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy to pojazdów złączonych w celu holowania;”;

4) w art. 20 w ust. 6 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) czterokołowca lekkiego – 40 km/h.”;

5) w art. 38 dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
„2. Kierujący pojazdem, dla którego nie jest wymagane posiadanie dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokument pozwalający ustalić tożsamość.”;

6) w art. 39:
a) ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) kierującego taksówką podczas przewożenia pasażera;”,
b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. Przepis ust. 3, nie dotyczy autobusu, przewozu dziecka taksówką, pojazdem pogotowia ratunkowego lub Policji.”;

7) po art. 39 dodaje się art. 39a w brzmieniu:
„Art. 39a. W autobusie szkolnym dziecko w wieku do lat 12 przewozi się wyłącznie na miejscu siedzącym.”;

8) po art. 43 dodaje się art. 43 a w brzmieniu:
„Art. 43a. Właściciel pojazdu lub posiadacz, o którym mowa w art. 65 ust. 2 ustawy z dnia…. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr …, poz. …) jest obowiązany wskazać na żądanie uprawnionego organu prowadzącego postępowanie,

komu przekazał pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie, chyba że pojazd został użyty wbrew jego woli i wiedzy przez nieznaną osobę, czemu nie mógł zapobiec.";

9) w art. 45 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przewożenia pasażera w sposób niezgodny z art. 39 – 40 lub 63 ust. 1;";

10) w dziale II „Pojazdy":

a) uchyla się art. 66 – 79, art. 79a ust. 1 i 8 oraz art. 80,

b) w art. 80a:

- ust 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W ewidencji gromadzi się dane i informacje o:

1) pojazdach podlegających rejestracji,
2) właścicielach pojazdów,
3) posiadaczach pojazdów,
4) przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów,
5) diagnostach,
6) ośrodkach szkolenia diagnostów i montażystów

- w rozumieniu ustawy z dnia ……o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego,.

- ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W ewidencji wyodrębnia się zbiór danych i informacji o pojazdach, o których mowa w art. 74 ust. 1 ustawy z dnia ….. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. Wytwarzanie, przechowywanie, przetwarzanie lub przekazywanie danych i informacji o tych pojazdach odbywa się z zachowaniem wymogów określonych w przepisach o ochronie informacji niejawnych.",

c) w art. 80b:

- w ust. 1:

-- w pkt 1 lit. i i j otrzymuje brzmienie:

„i) zastrzeżenia, o których mowa w art. 72 ustawy z dnia ….. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego;

j) informację o dodatkowym badaniu technicznym, o którym mowa w art. 84 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, przeprowadzonym po naprawie wynikającej ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2010 r. Nr 11, poz. 66 i Nr 81, poz. 530) w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;

-- pkt 5 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„5) dane o właścicielu pojazdu oraz o posiadaczu, o którym mowa w art. 65 ust. 2 ustawy z dnia ….. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego:",

- - po pkt 6 dodaje się pkt 6a – 6c w brzmieniu:

„6a) dane o zezwoleniu testowym – seria i numer oraz data jego ważności;

6b) testowy numer/numery rejestrowe;

6c) dane producenta lub jednostki organizacyjnej producenta pojazdów wykonujących jazdy testowe pojazdem:

a) nazwa,

b) siedziba i adres,

c) numer indentyfikacyjny REGON.”,

- w ust. 1a:

-- w pkt 1 lit. h otrzymuje brzmienie:

„h) liczba miejsc siedzących łącznie z miejscem kierowcy, liczba miejsc stojących, jeżeli występują,”,

-- w pkt 2 lit. j otrzymuje brzmienie:

„j) wydanym zaświadczeniu o demontażu pojazdu, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, lub zaświadczeniu o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 tej ustawy - data wydania i dane przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu;”,

- po ust 1a dodaje się ust. $1a^1$ – $1a^3$ w brzmieniu:

„$1a^1$. W ewidencji gromadzi się dane o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów:

a) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsca zamieszkania,

b) numer w ewidencji działalności gospodarczej albo numer w rejestrze przedsiębiorców – o ile taki numer przedsiębiorca posiada,

c) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada,

d) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada,

e) adres stacji kontroli pojazdów,

f) zakres badań,

g) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z ich numerami ewidencyjnymi.

h) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,

i) datę skreślenia z rejestru,

j) datę do kiedy nie może być dokonywany kolejny wpis do rejestru.

$1a^2$. W ewidencji gromadzi się dane o diagnostach:

a) imię i nazwisko oraz adres zamieszkania,

b) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę kraju, który wydał ten dokument,

c) rodzaje badań do przeprowadzania których uprawniony jest diagnosta,

d) numer ewidencyjny,

e) nazwę, adres i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów w której diagnosta jest zatrudniony,

f) datę i przyczynę skreślenia z rejestru,

g) datę do kiedy nie może być dokonany kolejny wpis do rejestru.

1a^3. W ewidencji gromadzi się dane o ośrodkach szkolenia diagnostów i montażystów:

a) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania,

b) numer w ewidencji działalności gospodarczej albo w rejestrze przedsiębiorców – o ile taki numer przedsiębiorca posiada,

c) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada,

d) numer identyfikacji statystycznej (REGON) o ile taki numer przedsiębiorca posiada,

e) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania,

f) adres:

a) okręgowej stacji kontroli pojazdów,

b) podmiotu dokonującego przystosowania pojazdu do zasilania gazem,

- wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki przedsiębiorca posiada tytuł prawny do tej infrastruktury,

g) imiona i nazwiska wykładowców.

- w ust. 2:

-- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Dane lub informacje , o których mowa w ust. 1, 1a i 1a^1 – 1a^3 przekazuje do ewidencji, z wykorzystaniem urządzeń teletransmisji danych:”,

- - po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) wymienione w ust 1 pkt 6a – 6c – właściwy starosta niezwłocznie po wydaniu decyzji zezwalającej na wykonywanie jazd testowych;”,

- - po pkt 4 dodaje się pkt 5 – 7 w brzmieniu:

5) wymienione w ust. 1a^1 – organ właściwy do dokonywania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, niezwłocznie po dokonaniu wpisu lub skreśleniu stacji;

6) wymienione w pkt 1a^2 – organ właściwy w sprawach prowadzenia rejestru diagnostów, niezwłocznie po dokonaniu tych czynności;

7) wymienione w pkt 1a^3 – organ właściwy w sprawach prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów i montażystów, niezwłocznie po dokonaniu tych czynności .”,

d) w art. 80c:

-- w ust. 1 po pkt 18 dodaje się pkt 19 w brzmieniu:

19) Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.”

-- ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Dane lub informacje o pojazdach, o których mowa w art. 74 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, udostępnia się wyłącznie podmiotom określonym w ust. 1 pkt 1 – 8.

3. Dane lub informacje zgromadzone w ewidencji udostępnia się także na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu wymienionego w art. 65 ust. 2 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, których one dotyczą.”,

e) w art. 80d:

- w ust. 4:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) opłata ewidencyjna, o której mowa w art. 97 ust. 1, art. 115h ust. 6 pkt 2 i art. 150 ust. 1;”,

- pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) opłata ewidencyjna, o której mowa w art. 60 ust. 3, art. 66 ust. 8, art. 67 ust. 2, art. 68 ust. 2, art. 70 ust. 4, art. 88 ust. 2, art. 98 ust. 6, art. 106 ust. 4 i art. 116 ust. 6 ustawy z dnia …… o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr …, poz. …), a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.).”,

- ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wysokość każdej opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 97 ust. 1, art. 115h ust. 6 pkt 2 i art. 150 ust. 1 ustawy, oraz w art. 60 ust. 3, art. 66 ust. 8, art. 67 ust. 2, art. 68 ust. 2, art. 70 ust. 4, art. 88 ust. 2, art. 98 ust. 6, art. 106 ust. 4 i art. 116 ust. 6 ustawy z dnia …… o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym nie może przekroczyć równowartości w złotych 0,5 euro ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski w dniu wydania rozporządzenia, o którym mowa w ust. 7.”,

- ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. w art. 97 ust. 1, art. 115h ust. 6 pkt 2 i art. 150 ust. 1 ustawy, oraz w art. 60 ust. 3, art. 66 ust. 8, art. 67 ust. 2, art. 68 ust. 2, art. 70 ust. 4, art. 88 ust. 2, art. 98 ust. 6, art. 106 ust. 4 i art. 116 ust. 6 ustawy z dnia …… o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz sposób jej wnoszenia;”,

f) w art. 80e ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw administracji publicznej oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu i Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, a także Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, określi, w drodze zarządzenia, sposób wyodrębnienia w ewidencji zbioru danych i informacji o pojazdach, o których mowa w art. 74 ustawy z dnia ….. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”,

g) uchyla się rozdział 3;

11) w art. 129 w ust. 2 pkt 2a otrzymuje brzmienie:

„2a) żądania okazania dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, o którym mowa w art. 62 ust. 6 ustawy z dnia ….. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, jeżeli pojazd ten nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby nim kierującej;

12) art. 134 otrzymuje brzmienie:

„Art. 134. W stosunku do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, pojazdów Sił Zbrojnych państw obcych oraz pojazdów kierowanych przez żołnierzy pełniących czynna służbę wojskową uprawnienia i obowiązki policjantów określone w art. 132 ust. 1 - 3, 5 i 6 oraz art. 133 ust. 1 wykonują również żołnierze Żandarmerii Wojskowej.”.

Art. 141. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (Dz. U. z 2002 r. Nr 72, poz. 665, z późn. zm.[13)]) w art. 105 w ust. 1 pkt 2 lit. s otrzymuje brzmienie:

„s) prokuratora, Policji i innych organów uprawnionych do prowadzenia postępowania przygotowawczego w sprawach o przestępstwa lub czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia - w zakresie określonym w art. 43a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.[14)]),”.

Art. 142. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.[15)]) w art. 44 dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) wykonywanie zadań przewidzianych w art. 3 ustawy z dnia ….. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”.

Art. 143. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.[16)]) wprowadza się następujące zmiany:

[13)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 126, poz. 1070, Nr 141, poz. 1178, Nr 144, poz. 1208, Nr 153, poz. 1271, Nr 169, poz. 1385 i 1387 i Nr 241, poz. 2074, z 2003 r. Nr 50, poz. 424, Nr 60, poz. 535, Nr 65, poz. 594, Nr 228, poz. 2260 i Nr 229, poz. 2276, z 2004 r. Nr 64, poz. 594, Nr 68, poz. 623, Nr 91, poz. 870, Nr 96, poz. 959, Nr 121, poz. 1264, Nr 146, poz. 1546 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 83, poz. 719, Nr 85, poz. 727, Nr 167, poz. 1398 i Nr 183, poz. 1538, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 157, poz. 1119, Nr 190, poz. 1401 i Nr 245, poz. 1775 oraz z 2007 r. Nr 42, poz. 272 i Nr 112, poz. 769, z 2008 r. Nr 171, poz.1056, Nr 192, poz. 1179, Nr 209, poz. 1315 i Nr 231, poz.1546, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 42, poz. 341, Nr 65, poz. 545, Nr 71, poz. 609, Nr 144, poz. 1176, Nr 165, poz. 1316, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323 i Nr 201, poz. 1540, oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 226 i Nr 81, poz. 530.

[14)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1328 oraz z 2010 r. Nr 43, poz. 246.

[15)] Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1832, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505 , z 2009 r. Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

[16)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 26, poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778, z 2005 r. Nr 167, poz. 1396, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 49, poz. 328, Nr 82,

1) w art. 2 po pkt 11 dodaje się pkt 11a w brzmieniu:

„11a) pojazd testowany – pojazd używany przez producenta pojazdu lub przez jego jednostkę organizacyjną do jazdy testowej, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia … r. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr…, poz. ...);";

2) w art. 29 w ust. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem:

a) pojazdów historycznych,
b) pojazdów testowanych;",

b) po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) najpóźniej w dniu wydania zezwolenia testowego dla pojazdów testowanych";

3) w art. 31 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Przepisów ust. 1 – 6 nie stosuje się dla umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów testowanych.";

4) w art. 32 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Przepisów ust. 1 – 4 nie stosuje się dla umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów testowanych.";

5) w art. 33:

a) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1,

b) w ust 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) z chwilą udokumentowania trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu mechanicznego w okolicznościach niepowodujących zmiany posiadacza, z uwzględnieniem art. 77 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego",

c) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Przepisów ust. 1 pkt 2 – 5 nie stosuje się dla umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów testowanych.";

6) art. 36a otrzymuje brzmienie:

„**Art. 36a**. Odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje również koszt dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 84 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.";

7) w art. 41:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wyrejestrowania pojazdu mechanicznego lub udokumentowania trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu mechanicznego w okolicznościach niepowodujących zmiany posiadacza, z uwzględnieniem art. 77 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego;",

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Przepisów ust. 1 – 4 nie stosuje się dla umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów testowanych.";

8) w art. 102 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

---

poz. 557, Nr 102, poz. 691 i Nr 133, poz. 922, z 2008 r. Nr 225, poz. 1486, z 2009 r. Nr 91, poz. 739 i Nr 97, poz. 802 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 43, poz. 246.

„6. Dane, o których mowa w ust. 2 pkt 9, nie dotyczą pojazdów rejestrowanych w trybie art. 74 ust. 1 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

9) w art. 104 ust. 5

„5. Dane, o których mowa w art. 102 ust. 2 pkt 8 lit. b - e, dotyczące pojazdów, o których mowa w art. 74 ust. 1 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, udostępnia się za pisemną zgodą jednostek użytkujących te pojazdy, z zastrzeżeniem ust. 6. Zgodę tę uzyskuje się za pośrednictwem organu prowadzącego centralną ewidencję pojazdów.”;

10) w art. 105:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Centralna ewidencja pojazdów przekazuje drogą teletransmisji danych do Funduszu dane, o których mowa w art. 102 ust. 2 pkt 9, z wyjątkiem danych pojazdów rejestrowanych w trybie art. 74 ust. 1 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”,

2) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„2. Zakład ubezpieczeń przekazuje do Funduszu dane, o których mowa w art. 102 ust. 2, drogą elektroniczną niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia zawarcia umowy ubezpieczenia, z wyjątkiem pojazdów rejestrowanych w trybie art. 74 ust. 1 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”.

Art. 144. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2010 r. Nr 11, poz. 66 i Nr 81, poz. 530) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 17**. Posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany poinformować zakład ubezpieczeń o przeprowadzeniu dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 84 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr…, poz. ...). Badanie techniczne uznane jest jako normalne następstwo szkody i jego koszty pokrywa ubezpieczyciel w ramach polisy AC, jak i OC sprawcy.”**.**

Art. 145. W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.[17)]) w art. 75 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) ustawy z dnia …. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego w zakresie produkcji tablic rejestracyjnych;”.

Art. 146. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.[18)]) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 10**. Przepisy art. 6 – 9 dotyczą wprowadzającego nowe pojazdy samochodowe do obrotu handlowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”

2) w art. 12 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wprowadzający pojazd, o którym mowa w ust. 1, który nie zapewnia sieci, oraz podmiot niebędący przedsiębiorcą, który dokonuje wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu, są obowiązani do wniesienia, na odrębny rachunek bankowy

---

[17)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r., Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 116, poz. 732, Nr 141, poz. 888, Nr 171, poz. 1056 i Nr 216, poz. 1367, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 168, poz. 1323 i Nr 201, poz. 1540 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

[18)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 175, poz. 1458, z 2007 r. Nr 176, poz. 1236, z 2009 r. Nr 79, poz. 666, Nr 92, poz. 753 i Nr 215, poz. 1664 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 76, poz. 489.

Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, opłaty w wysokości 500 zł od każdego pojazdu wprowadzonego na terytorium kraju. Dowód wpłaty powinien zawierać określenie cech identyfikacyjnych pojazdu, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr …., poz. …..).";

3) w art. 23 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 7.";

4) w art. 25 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie wydaje zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, jeżeli nie jest możliwe ustalenie cech identyfikacyjnych pojazdu, o których w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.";

5) po art. 25 dodaje się art. 25a w brzmieniu:

„25a. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu lub przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów w przypadku przyjęcia innego pojazdu niż określony w art. 3 pkt 4, wydaje zaświadczenie o demontażu tego pojazdu, odpowiadające wymogom określonym dla zaświadczenia, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2 lub art. 33 ust. 3, w celu jego wyrejestrowania.";

6) w art. 33 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.".

Art. 147. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Systemie Informacji Wizowej (Dz. U. Nr 165, poz. 1170, z późn. zm.[19]) w art. 4 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Uprawnienie do wglądu do danych SIS przysługuje organom określonym w ust. 1 pkt 10 i ust. 2 wyłącznie w związku z wykonywaniem obowiązku rejestracji pojazdów określonego w art. 66, 70, 73 i 74 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr ….., poz. …..), w celu sprawdzenia, czy zgłoszone do rejestracji pojazdy nie zostały skradzione, przywłaszczone lub utracone w inny sposób.".

Art. 148. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 98, poz. 891, Nr 168, poz. 1323 i Nr 215, poz. 1667 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 100 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku samochodu osobowego przedmiotem opodatkowania akcyzą jest:

1) import samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr ….., poz…..);

[19] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 195, poz. 1198 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2010 r. Nr 41, poz. 233 i Nr 81, poz. 531.

2) nabycie wewnątrzwspólnotowe samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego;

3) pierwsza sprzedaż na terytorium kraju samochodu osobowego niezarejestrowanego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego:

a) wyprodukowanego na terytorium kraju,

b) od którego nie została zapłacona akcyza z tytułu czynności, o których mowa w pkt 1 albo 2.";

2) w art. 101 ust. 1 – 3 otrzymują brzmienie

„1. Obowiązek podatkowy z tytułu importu samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego powstaje z dniem powstania długu celnego w rozumieniu przepisów prawa celnego.

2. Obowiązek podatkowy z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego powstaje z dniem:

1) przemieszczenia samochodu osobowego z terytorium państwa członkowskiego na terytorium kraju - jeżeli nabycie prawa rozporządzania samochodem osobowym jak właściciel nastąpiło przed przemieszczeniem samochodu na terytorium kraju;

2) nabycia prawa rozporządzania samochodem osobowym jak właściciel - jeżeli nabycie prawa rozporządzania samochodem osobowym jak właściciel nastąpiło po przemieszczeniu samochodu osobowego na terytorium kraju;

3) złożenia wniosku o rejestrację samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego - jeżeli podmiot występujący z wnioskiem o rejestrację na terytorium kraju nabytego wewnątrzwspólnotowo samochodu osobowego nie jest jego właścicielem.

3. Obowiązek podatkowy z tytułu sprzedaży na terytorium kraju samochodu osobowego niezarejestrowanego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego powstaje z dniem wydania, a w przypadkach, o których mowa w art. 100 ust. 5 pkt 2-9, z dniem wykonania tych czynności.";

3) w art. 102 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku, o którym mowa w art. 101 ust. 2 pkt 3, podatnikiem jest osoba fizyczna, osoba prawna oraz jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej, która wystąpiła o rejestrację tego samochodu na terytorium kraju, zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego.";

4) w art. 103 ust. 1 i ust. 2 otrzymują brzmienie:

„1. Organy egzekucyjne, określone w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, oraz komornicy sądowi wykonujący czynności egzekucyjne w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. Nr 43, poz. 296, z późn. zm.[20)]), są płatnikami akcyzy od sprzedaży, dokonywanej w trybie egzekucji,

---

[20)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1965 r. Nr 15, poz. 113, z 1974 r. Nr 27, poz. 157 i Nr 39, poz. 231, z 1975 r. Nr 45, poz. 234, z 1982 r. Nr 11, poz. 82 i Nr 30, poz. 210, z 1983 r. Nr 5, poz. 33, z 1984 r. Nr 45, poz. 241 i 242, z 1985 r. Nr 20, poz. 86, z 1987 r. Nr 21, poz. 123, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 4, poz. 21 i Nr 33, poz. 175, z 1990 r. Nr 14, poz. 88, Nr 34, poz. 198, Nr 53, poz. 306, Nr 55, poz. 318 i Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 7, poz. 24, Nr 22, poz. 92 i Nr 115, poz. 496, z 1993 r. Nr 12, poz. 53, Nr 65, poz. 309, z 1994 r. Nr 105, poz. 509, z 1995 r. Nr 83, poz. 417, z 1996 r. Nr 24, poz. 110, Nr 43, poz. 189, Nr 73, poz. 350 i Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 43, poz. 270, Nr 54, poz. 348, Nr 75, poz. 471, Nr 102, poz. 643, Nr 117, poz. 752, Nr 121, poz. 769 i 770, Nr 133, poz. 882, Nr 139, poz. 934, Nr 140, poz. 940 i Nr 141, poz. 944, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 117, poz. 757, z 1999 r. Nr 52, poz. 532, z 2000 r. Nr 22, poz. 269 i 271, Nr 48, poz. 552 i 554, Nr 73, poz. 852, Nr 94, poz. 1037, Nr 114, poz. 1191 i 1193 i Nr 122, poz. 1314, 1319 i 1322, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 49, poz. 508, Nr 63, poz. 635, Nr 98, poz. 1069, 1070 i 1071, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1368 i Nr 138, poz. 1546, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 26, poz. 265, Nr 74, poz. 676, Nr 84, poz. 764, Nr 126, poz. 1069 i 1070, Nr 129, poz. 1102, Nr

samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego, od którego akcyza nie została zapłacona.

2. Płatnik akcyzy od sprzedaży, dokonywanej w trybie egzekucji, samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego, jest obowiązany obliczać i wpłacać akcyzę na rachunek właściwej izby celnej w terminie do 7. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym sprzedano samochód, a także przekazać w tym terminie do właściwego naczelnika urzędu celnego deklarację o wysokości pobranej i wpłaconej akcyzy według ustalonego wzoru.”;

5) w art. 106 ust. 2 i ust. 3 otrzymuja brzmienie:

„2. Podatnik z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego jest obowiązany po dokonaniu jego przemieszczenia na terytorium kraju, bez wezwania organu podatkowego złożyć deklarację uproszczoną, według ustalonego wzoru, właściwemu naczelnikowi urzędu celnego w terminie 14 dni, licząc od dnia powstania obowiązku podatkowego, nie później jednak niż w dniu rejestracji samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego.

3. Podatnik z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego jest obowiązany po dokonaniu jego przemieszczenia na terytorium kraju, bez wezwania organu podatkowego dokonać obliczenia i zapłaty na rachunek właściwej izby celnej, akcyzy w terminie 30 dni, licząc od dnia powstania obowiązku podatkowego, nie później jednak niż w dniu rejestracji samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia …….o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego.”;

6) w art.. 107 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. Podmiotowi, który nabył prawo rozporządzania samochodem osobowym jak właściciel, i który dokonuje dostawy wewnątrzwspólnotowej albo eksportu niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego samochodu osobowego, od którego akcyza została zapłacona na terytorium kraju, lub jeżeli w jego imieniu ta dostawa albo eksport są realizowane, przysługuje zwrot akcyzy na wniosek, złożony właściwemu naczelnikowi urzędu celnego w terminie roku od dnia dokonania dostawy wewnątrzwspólnotowej albo eksportu tego samochodu osobowego.”;

7) w art. 109 ust. 1 i ust. 2 otrzymują brzmienie:

„1. W przypadku nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego, właściwy naczelnik urzędu celnego jest obowiązany, dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju, do wydania podatnikowi, na jego wniosek, dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju, z zastrzeżeniem art. 110 ust. 6 i art. 111 ust. 4.

153, poz. 1271, Nr 219, poz. 1849 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 24, poz. 201, Nr 41, poz. 360, Nr 42, poz. 363, Nr 60, poz. 535, Nr 109, poz. 1035 i 1036, Nr 119, poz. 1121, Nr 130, poz. 1188, Nr 139, poz. 1323, Nr 199, poz. 1939 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 9, poz. 75, Nr 11, poz. 101, Nr 68, poz. 623, Nr 91, poz. 871, Nr 93, poz. 891, Nr 121, poz. 1264, Nr 162, poz. 1691, Nr 169, poz. 1783, Nr 172, poz. 1804, Nr 204, poz. 2091, Nr 210, poz. 2135, Nr 236, poz. 2356 i Nr 237, poz. 2384, z 2005 r. Nr 13, poz. 98, Nr 22, poz. 185, Nr 86, poz. 732, Nr 122, poz. 1024, Nr 143, poz. 1199, Nr 150, poz. 1239, Nr 167, poz. 1398, Nr 169, poz. 1413 i 1417, Nr 172, poz. 1438, Nr 178, poz. 1478, Nr 183, poz. 1538 i Nr 267, poz. 2258, z 2006 r. Nr 12, poz. 66, Nr 66, poz. 466, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 186, poz. 1379, Nr 208, poz. 1537 i 1540, Nr 226, poz. 1656 i Nr 235, poz. 1699, z 2007 r. Nr 7, poz. 58, Nr 47, poz. 319, Nr 50, poz. 331, Nr 61, poz. 418, Nr 99, poz. 662, Nr 106, poz. 731, Nr 112, poz. 766 i 769, Nr 115, poz. 794, Nr 121, poz. 831, Nr 123, poz. 849, Nr 176, poz. 1243, Nr 181, poz. 1287, Nr 192, poz. 1378 i Nr 247, poz. 1845, z 2008 r. Nr 59, poz. 367, Nr 96, poz. 609 i 619, Nr 110, poz. 706, Nr 116, poz. 731, Nr 119, poz. 772, Nr 120, poz. 779, Nr 122, poz. 796, Nr 171, poz. 1056, Nr 220, poz. 1431, Nr 228, poz. 1507, Nr 231, poz. 1547 i Nr 234, poz. 1571, z 2009 r. Nr 26, poz. 156, Nr 67, poz. 571, Nr 69, poz. 592 i 593, Nr 179, poz. 1395 i Nr 216, poz.1676 oraz z 2010 r. Nr 3, poz. 13, Nr 7, poz. 45, Nr 24, poz. 125 i Nr 40, poz. 229.

2. Dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego, naczelnik urzędu celnego jest obowiązany wydać na wniosek zainteresowanego podmiotu dokument potwierdzający brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju, z zastrzeżeniem art. 110 ust. 6 i art. 111 ust. 4.”.

Rozdział 17
Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 149. Obowiązek, o którym mowa w art. 16 ust. 1, uznaje się za spełniony, jeżeli producent pojazdów kategorii pojazdów M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_1, O_2, O_3, O_4 oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części uzyska w odniesieniu do tych pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części - świadectwo homologacji typu pojazdu przed upływem terminu określonego w załączniku Nr 1 do ustawy.

Art. 150. Dyrektor TDT, w ramach wykonywania zadań, o których mowa w art. 3 ust. 1 i 2, składa roczne sprawozdanie z działalności, ministrowi właściwemu do spraw transportu w termie do dnia 31 marca roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie.

Art. 151. 1. Rejestr działalności regulowanej, o którym mowa w art. 83a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zostaje przekształcony w rejestr działalności regulowanej, o którym mowa w art. 80 ust. 1 ustawy.

2. Wpisy do rejestru, o którym mowa w ust. 1, dokonane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność w zakresie, na jaki zostały wydane.
3. Poświadczenia, o których mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wydane dla przedsiębiorców prowadzących podstawową stację kontroli pojazdów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.
4. Podmioty, o których mowa w ust. 3, przeprowadzają badanie techniczne pojazdów tylko w zakresie określonym w posiadanym poświadczeniu, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
5. Podmioty, które w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy prowadzą podstawową stację kontroli pojazdów albo podstawową stację kontroli pojazdów, na której wykonywane są niektóre badania z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów, mogą do dnia 31 grudnia 2015 r. wykonywać badania techniczne w zakresie określonym w posiadanym poświadczeniu, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Podmioty te mogą uzyskiwać z ważnością do tego terminu kolejne poświadczenia w zakresie posiadanego wyposażenia i warunków lokalowych.

Art. 152. 1. Przedsiębiorcę posiadającego zezwolenie na produkcję tablic rejestracyjnych, o którym mowa w art. 75a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uznaje się za posiadającego zezwolenie, o którym mowa w art. 125 ust. 1.

2. W przypadku przedsiębiorcy, któremu cofnięto zezwolenie zgodnie z art. 75a ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, nie może być wydane zezwolenie, o którym mowa w art. 125 ust. 1 wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym wydana decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

3. Przedsiębiorcę produkującego w dniu wejścia w życie ustawy blankiety: dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, znaków legalizacyjnych, nalepek kontrolnych na podstawie art. 75 d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uznaje się za wybranego w trybie art. 133 ust. 1 ustawy.

Art. 153. 1. Diagnostę, który uzyskał uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów przed dniem wejścia w życie ustawy, uznaje się za posiadającego uprawnienie do wykonywania badań technicznych pojazdów, o którym mowa w art. 106 ust. 4, w dotychczasowym zakresie.

2. Diagnosta, który uzyskał uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów przed dniem wejścia w życie ustawy, obowiązany jest uczestniczyć, po raz pierwszy, w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 107 pkt 2 nie później niż w terminie dwóch lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Osoba, o której mowa w art. 77 ust. 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1808, z późn. zm.) nie posiadająca uprawnienia do przeprowadzania wszystkich rodzajów badań technicznych pojazdów obowiązana jest ukończyć kurs, o którym mowa w art. 90 ust. 1 pkt 2 w odpowiednim zakresie, i zdać w odpowiedniej części egzamin kwalifikacyjny przed Dyrektorem TDT, w terminie do dnia 31 grudnia 2015 r.

4. Osoba, zatrudniona przy montażu dodatkowych układów zasilania gazem w zakładzie montującym instalatora, celem uzyskania uprawnienia montażysty, o których mowa w art. 94 ust. 3, obowiązana jest w terminie dwóch lat od dnia wejścia w życie ustawy, udokumentować co najmniej roczną praktykę montażu i zdać egzamin przed Dyrektorem TDT.

5. Wpisy na listę rzeczoznawców samochodowych i skreślenia rzeczoznawców z tej listy oraz wydane rzeczoznawcom samochodowym zaświadczenia zachowują ważność na okres na jaki zostały wydane przez ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie dotychczasowych przepisów.

6. Listę rzeczoznawców samochodowych prowadzoną na podstawie dotychczasowych przepisów, minister właściwy do spraw transportu przekazuje do Dyrektora TDT z dniem wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 120 ust. 1 ustawy.

Art. 154. 1. Wydane przed datą wejścia w życie:

1) świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują swoją ważność do czasu wygaśnięcia, o którym mowa w art. 29 ust. 1 ustawy;

2) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, zachowują swoją ważność do dnia 31 grudnia 2012 r.;

3) wyciągi ze świadectw homologacji typu pojazdu zachowują swoją ważność;

4) świadectwa zgodności WE zachowują swoją ważność;

5) odpisy decyzji zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują swoją ważność.

Art. 155. Przepis art. 62 ust. 1 pkt 4 stosuje się do pojazdu zarejestrowanego w Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem pojazdu, dla którego wydano tablice rejestracyjne według wzoru obowiązującego przed dniem 1 maja 2000 r.

Art. 156. 1. Sprawy wszczęte, a nie zakończone przed dniem wejścia w życie przepisów ustawy z zakresu wynikającego z art. 67, 68, i 70 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, minister właściwy do spraw transportu przekazuje w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy do Dyrektora TDT.

2. Sprawy wszczęte, a nie zakończone przed dniem wejścia w życie przepisów ustawy z zakresu wynikającego z art. 79a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, minister właściwy do spraw transportu przekazuje do Dyrektora TDT z dniem wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 124 ust. 1 ustawy.

Art. 157. 1. Starosta oraz organ, o którym mowa w art. 66 ust. 1 oraz art. 73 i 74, wydaje dowód rejestracyjny, pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną zgodne z wzorem obowiązującym w dotychczasowych przepisach do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 81 ust. 1 pkt 1–5, ust. 2 – 5 i ust. 9 ustawy.
2. Starosta wydaje decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu zgodną z wzorem obowiązującym w dotychczasowych przepisach do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 81 ust. 1 pkt 6 ustawy.
3. Dowody rejestracyjne, tablice rejestracyjne, nalepki kontrolne i pozwolenia czasowe, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. art. 81 ust. 1 pkt 1 – 5, ust. 2 – 5 i ust. 9 ustawy zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

Art. 158. W przypadku pojazdu zakupionego i nie podlegającego rejestracji przed dniem wejścia w życie ustawy, lecz wymienionego w art. 64, właściciel pojazdu jest obowiązany złożyć wniosek o rejestrację pojazdu, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. W przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu po tym terminie, starosta pobiera opłatę, o której mowa w art. 65 ust. 7.

Art. 159. 1. Karty pojazdu wydane na podstawie art. 77 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują swoją ważność, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. art. 81 ust. 1 pkt 1 – 5, ust. 2 – 5 i ust. 9 ustawy, organ rejestrujący wydając dowód rejestracyjny, o którym mowa w art. 66 ust. 9, zatrzymuje kartę pojazdu, jeżeli była wydana, dokonując adnotacji w dowodzie rejestracyjnym potwierdzającej fakt zatrzymania tej karty.

Art. 160. Przedsiębiorcy i inne podmioty, prowadzący w dniu wejścia w życie ustawy działalność z zakresu szkolenia diagnostów, mogą wykonywać tę działalność na podstawie dotychczasowych przepisów przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Po tym czasie, są obowiązani uzyskać wpis do rejestru przedsiębiorców, o którym mowa w art. 116 ust. 1 ustawy.

Art. 161. Przepisy art. 64 ust. 3 nie dotyczą pojazdów zarejestrowanych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 1 stycznia 1998 r.

Art. 162. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 66 ust. 5 – 9, art. 66a ust. 5, art. 68 ust. 19 – 21, art. 80d ust. 7, art. 81 ust. 15, art. 84a ust. 1, art. 85 i art. 86 ust.

2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 163. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 76 ust. 1 – 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 164. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 75c, 78a ust. 6 i 79 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 165. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 79a ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 166. Traci moc art. 79a ust. 2 – 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 167. Ustawa wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 3 ust. 2, art. 125 i art. 121 - 123, które wchodzą w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2) art. 66 ust. 9, który wchodzi w życie po upływie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Załączniki do ustawy z dnia ……. 2010 r.
o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego

Załącznik Nr 1

Kategoria pojazdu	Nowy typ pojazdu, który uzyska świadectwo homologacji typu *)	Każdy nowy pojazd, który posiada świadectwo homologacji typu
Pojazdy niekompletne i kompletne kategorii N_1	29 października 2010 r.	29 października 2011 r.
Pojazdy skompletowane kategorii N_1	29 października 2011 r.	29 kwietnia 2013 r.
Pojazdy niekompletne i kompletne kategorii N_2, N_3, O_1, O_2, O_3, O_4	29 października 2010 r.	29 października 2012 r.
Pojazdy niekompletne i kompletne kategorii M_2, M_3	29 kwietnia 2009 r.	29 października 2010 r.
Pojazdy specjalne kategorii N_1, N_2, N_3, M_2, M_3, O_1, O_2, O_3, O_4	29 października 2012 r.	29 października 2014 r.
Pojazdy skompletowane kategorii N_2, N_3	29 października 2012 r.	29 października 2014 r.
Pojazdy skompletowane kategorii M_2, M_3	29 kwietnia 2010 r.	29 października 2011 r.
Pojazdy skompletowane kategorii O_1, O_2, O_3, O_4	29 października 2011 r.	29 października 2013 r.

*) świadectwo homologacji typu WE może być wydane na wniosek producenta pojazdu przed datami określonymi w poniżej kolumnie

Załącznik

KATEGORIE POJAZDÓW

I. Pojazdy samochodowe i ich przyczepy

1. Kategoria M: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, w tym:
1) kategoria M_1: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające nie więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy;
2) kategoria M_2: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mające maksymalną masę nie przekraczającą 5ton;
3) kategoria M_3: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mające maksymalną masę przekraczającą 5 ton;

Do kategorii M_2 lub M_3 należy także „autobus przegubowy" co oznacza autobus, który składa się z dwu lub więcej części połączonych przegubowo; przedziały pasażerskie tych części muszą być połączone, tak aby było możliwe swobodne przemieszczanie się pasażerów między nimi a części składowe powinny być połączone na stałe.

2. Kategoria N: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, w tym:
1) kategoria N_1: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę nie przekraczającą 3,5 tony;
2) kategoria N_2: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę przekraczającą 3,5 tony ale nie przekraczającą 12 ton;
3) kategoria N_3: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę przekraczającą 12 ton;

W przypadku pojazdów ciągnących naczepy lub przyczepy z osią centralną, należy jako masę maksymalną przyjmować ich masę w stanie gotowym do jazdy powiększoną o masę odpowiadającą maksymalnemu statycznemu naciskowi pionowemu na urządzenie sprzęgające oraz o maksymalną masę ładunku przewidzianego do umieszczenia w pojeździe ciągnącym.

3. Kategoria O: przyczepy (z włączeniem naczep), w tym:
1) kategoria O_1: przyczepy o maksymalnej masie nie przekraczającej 0,75 tony;
2) kategoria O_2: przyczepy o maksymalnej masie przekraczającej 0,75 tony, ale nie przekraczającej 3,5 tony;
3) kategoria O_3: przyczepy o maksymalnej masie przekraczającej 3,5 tony, ale nie przekraczającej 10 ton;
4) kategoria O_4: przyczepy o maksymalnej masie przekraczającej 10 ton;

W przypadku naczep lub przyczep z osią centralną należy jako masę maksymalną przyjmować masę odpowiadającą maksymalnemu statycznemu naciskowi ich osi na drogę w warunkach maksymalnego obciążenia ładunkiem i sprzęgnięcia z pojazdem ciągnącym.

4. POJAZDY TERENOWE (symbol G)

4.1. Pojazdy kategorii N_1, o maksymalnej masie nie przekraczającej 2 ton i pojazdy kategorii M_1 uznaje się jako pojazdy terenowe, jeżeli mają następujące cechy konstrukcyjne:
a) co najmniej jedną przednią i jedną tylną oś napędzane jednocześnie nawet jeśli napęd taki jest odłączalny,
b) co najmniej jeden mechanizm różnicowy z blokadą lub urządzeniem o podobnym działaniu oraz zdolność pokonywania wzniesień co najmniej 30 % dla pojazdu bez przyczepy;
oraz dodatkowo spełniają co najmniej pięć z sześciu niżej podanych warunków:
- kąt natarcia co najmniej 25^0,
- kąt zejścia co najmniej 20^0,
- kąt rampowy co najmniej 20^0,
- prześwit pod osią przednią co najmniej 180 mm,
- prześwit pod osią tylną co najmniej 180 mm,
- prześwit między osiami co najmniej 200 mm;

4.2. Pojazdy kategorii N_1 o maksymalnej masie przekraczającej 2 tony, pojazdy kategorii N_2 i M_2 oraz pojazdy kategorii M_3 o maksymalnej masie nie przekraczającej 12 ton uznaje się jako pojazdy terenowe, jeżeli mają, albo wszystkie koła napędzane jednocześnie nawet jeśli napęd taki jest odłączalny, albo następujące cechy konstrukcyjne:
a) co najmniej jedną przednią i jedną tylną oś napędzane jednocześnie nawet jeśli napęd taki jest odłączalny,
b) co najmniej jeden mechanizm różnicowy z blokadą lub urządzeniem o podobnym działaniu,
c) zdolność pokonywania wzniesień co najmniej 25 % dla pojazdu bez przyczepy;

4.3. Pojazdy kategorii M_3 o maksymalnej masie przekraczającej 12 ton i pojazdy kategorii N_3 uznaje się jako pojazdy terenowe, jeżeli mają, albo wszystkie koła napędzane jednocześnie nawet, jeśli napęd taki jest odłączalny, albo następujące cechy konstrukcyjne:
a) co najmniej połowę kół napędzanych jednocześnie,
b) co najmniej jeden mechanizm różnicowy z blokadą lub urządzeniem o podobnym działaniu,
c) zdolność pokonywania wzniesień co najmniej 25 % dla pojazdu bez przyczepy,
oraz dodatkowo spełniają co najmniej cztery z sześciu niżej podanych warunków:
- kąt natarcia co najmniej 25^0,
- kąt zejścia co najmniej 25^0,
- kąt rampowy co najmniej 25^0,
- prześwit pod osią przednią co najmniej 250 mm,
- prześwit pod osią tylną co najmniej 250 mm,
- prześwit między osiami co najmniej 300 mm;

4.4. Warunki obciążenia i sprawdzania są następujące:
4.4.1. Pojazdy kategorii N_1 o maksymalnej masie nie przekraczającej 2 ton i pojazdy kategorii M_1 powinny być w stanie gotowym do jazdy tzn. z płynem chłodzącym, olejami, paliwem, narzędziami, kołem zapasowym i kierowcą o masie 75 kg, (patrz odnośnik (^{o}) w art. 13 ust. 5 ustawy z dnia … o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego).
4.4.2. Pojazdy inne niż wymienione w pkt 4.4.1. powinny być obciążone do maksymalnej masy podanej przez producenta,
4.4.3. Wymagana zdolność pokonywania wzniesień (25% i 30%) powinna być sprawdzana obliczeniowo; w wyjątkowych przypadkach jednostka badawcza może zażądać przedstawienia pojazdu z danego typu do badań bezpośrednich,
4.4.4. Podczas pomiarów kątów natarcia, zejścia i rampowego nie należy brać pod uwagę urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod pojazd;

4.5. Definicje i rysunki prześwitu (w celu orientacji o definicjach kątów natarcia, zejścia i kąta rampowego - patrz odnośniki ([na]), ([nb]) i ([nc]) w załączniku nr 2 do rozporządzenia wydanego na podstawie art. … ustawy z dnia …. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego).
4.5.1. „Prześwit w granicach rozstawu osi" oznacza najmniejszą odległość od powierzchni podłoża do najniższego stałego punktu pojazdu. Oś wielokrotna traktowana jest jako oś pojedyncza.
4.5.2. „Prześwit pod osią" oznacza wysokość łuku przechodzącego przez środki styku z jezdnią opon kół danej osi (w przypadku kół bliźniaczych pod uwagę bierze się koła wewnętrzne) oraz styczny do najniższego stałego punktu pojazdu między tymi kołami.

4.6. Oznaczenia kombinowane
Symbol „G" może być kombinowany z symbolami kategorii „M" lub „N"; na przykład samochód ciężarowy kategorii N_1 przeznaczony do poruszania się w warunkach terenowych należy opisywać jako „N_1G".

5. POJAZDY SPECJALNE
Niezależnie od wyżej wymienionych kategorii pojazdów w procesie homologacji typu pojazdu wyróżnia się także niektóre „pojazdy specjalne", co oznacza pojazdy kategorii M, N lub O, a w tym:
5.1. „Samochody kempingowe" - pojazdy kategorii M, przeznaczone do czasowego zamieszkania w nich osób, wyposażone co najmniej w:
a) stolik i miejsca siedzące przy nim,
b) miejsca do spania, które mogą powstawać z miejsc siedzących,
c) urządzenia kuchenne,
d) szafki;
Wyposażenie to powinno być na stałe zamontowane w pojeździe, z tym że stolik może być łatwo demontowany.
5.2. „Pojazdy opancerzone" - pojazdy przeznaczone do chronienia przebywających w nich osób i przewożonych ładunków poprzez spełnienie wymagań dotyczących osłon pancernych;
5.3. „Samochody sanitarne (ambulansy)" - pojazdy samochodowe kategorii M, przeznaczone do transportu osób chorych lub rannych, wyposażone w urządzenia medyczne niezbędne w tym celu;
5.4. „Samochody pogrzebowe (karawany)" - pojazdy samochodowe kategorii M, przeznaczone do transportu zmarłych, wyposażone w urządzenia niezbędne w tym celu;
5.5. „Pojazd przystosowany do przewozu wózków inwalidzkich" oznacza pojazd kategorii M_1 zbudowany lub przebudowany specjalnie w ten sposób, aby pomieścić co najmniej jedną osobę siedzącą na wózku inwalidzkim w trakcie jazdy.
5.6. „Przyczepy kempingowe" - wg ISO 3833 - 1977, określenie 3.2.1.3.;
5.7. „Żurawie samochodowe" - pojazdy kategorii N_3, nie przeznaczone do przewozu ładunków, wyposażone w żuraw o momencie podnoszenia co najmniej 400 kNm;
5.8. „Inne pojazdy specjalne" - pojazdy specjalne spełniające definicję podaną w pkt 5, inne niż wymienione w pkt od 5.1 do 5.6. Przeznaczenie pojazdów specjalnych określają przepisy o szczegółowych czynnościach organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

II. Pojazdy samochodowe mające dwa lub trzy koła, niektóre pojazdy samochodowe mające cztery koła oraz motorowery

1. Rozróżnia się następujące kategorie pojazdów:

1) motorowery, to jest pojazdy dwukołowe (kategoria L1e) lub pojazdy trójkołowe (kategoria L2e) o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nie większej niż 45 km/h i mające:
   a) w przypadku pojazdu dwukołowego, silnik którego:
      - pojemność skokowa nie przekracza 50 cm^3, w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub,
      - maksymalna moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW, w przypadku silnika elektrycznego;
   b) w przypadku pojazdu trójkołowego, silnik którego:
      - pojemność skokowa nie przekracza 50 cm^3, w przypadku silnika z zapłonem iskrowym, lub
      - maksymalna użyteczna moc wyjściowa nie przekracza 4 kW, w przypadku innych silników ze spalaniem wewnętrznym lub,
      - maksymalna moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW, w przypadku silnika elektrycznego;
2) motocykle, to jest pojazdy dwukołowe bez bocznego wózka (kategoria L3e) lub z bocznym wózkiem (kategoria L4e), wyposażone w silnik o pojemności skokowej większej niż 50 cm^3, w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 45 km/h,
3) motocykle trójkołowe, to jest pojazdy posiadające trzy koła umieszczone symetrycznie (kategoria L5e), wyposażone w silnik o pojemności skokowej większej niż 50 cm^3, w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 45 km/h.

2. Niniejsze przepisy stosuje się również do pewnej grupy czterokołowych pojazdów samochodowych, które w zależności od cech określa się jako:
1) lekkie pojazdy czterokołowe, których masa bez obciążenia nie przekracza 350 kg (kategoria L6e), nie wliczając w to masy akumulatorów w przypadku pojazdów elektrycznych, i których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45 km/h oraz których:
   a) pojemność skokowa nie przekracza 50 cm^3, w przypadku silnika z zapłonem iskrowym, lub
   b) maksymalna moc nie przekracza 4 kW, w przypadku innych silników ze spalaniem wewnętrznym lub,
   c) maksymalna moc jest nie większa niż 4 kW, w przypadku silnika elektrycznego.

   Pojazdy te powinny spełniać wymagania techniczne stosowane do motorowerów trójkołowych kategorii L2e, chyba że przepisy dotyczące homologacji typu stanowią inaczej;
2) pojazdy czterokołowe, inne niż lekkie, o których mowa w lit. a), których masa bez obciążenia nie przekracza 400 kg (kategoria L7e) (550 kg dla pojazdów przeznaczonych do przewożenia towarów), nie wliczając w to masy akumulatorów w przypadku pojazdów elektrycznych i których maksymalna moc użyteczna silnika nie przekracza 15 kW.

   Pojazdy te powinny spełniać wymagania techniczne stosowane do motocykli trójkołowych kategorii L5e, chyba że przepisy dotyczące homologacji typu stanowią inaczej.

III. Ciągniki rolnicze

1. Kategoria T: Ciągniki kołowe

1) Kategoria T_1: ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, mające oś położoną najbliżej kierowcy [21] o minimalnym rozstawie kół nie mniejszym niż 1 150 mm, masę własną, w stanie gotowości do jazdy, przekraczającą 600 kg i prześwit nie większy niż 1 000 mm.
2) Kategoria T_2: ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, mające minimalny rozstaw kół mniejszy niż 1 150 mm, masę własną, w stanie gotowości do jazdy, przekraczającą 600 kg i prześwit nie większy niż 600 mm. Jednakże, w przypadku, gdy wysokość środka ciężkości ciągnika[22] (mierzona względem podłoża) podzielona przez minimalny rozstaw kół każdej osi przekracza 0,90, maksymalna prędkość konstrukcyjna jest ograniczona do 30 km/h.
3) Kategoria T_3: ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h i masie własnej, w stanie gotowości do jazdy, nieprzekraczającej 600 kg.
4) Kategoria T_4: ciągniki kołowe specjalne o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h (według definicji podanej w Dodatku 1).
5) Kategoria T_5: ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.

2. Kategoria R: Przyczepy
1) Kategoria R_1: przyczepy, których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś nie przekracza 1 500 kg.
2) Kategoria R_2: przyczepy, których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 1 500 kg, lecz nie przekracza 3 500 kg.
3) Kategoria R_3: przyczepy, których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 3 500 kg, lecz nie przekracza 21 000 kg.
4) Kategoria R_4: przyczepy, których suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 21 000 kg.

Każda kategoria przyczepy oznaczona jest także indeksem „a” lub „b”, zależnie od jej konstrukcyjnej prędkości:
- „a” dla przyczep o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h,
- „b” dla przyczepy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h.

Przykład: Rb3 jest to kategoria przyczepy, dla której suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 3 500 kg, lecz nie przekracza 21 000 kg i która jest przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik kategorii T5.

(21) W przypadku ciągników ze zmianą pozycji kierowcy (zmiana położenia siedzenia i koła kierownicy), osią położoną najbliżej kierowcy musi być oś z zamontowanymi oponami o największej średnicy.
(22) Zgodnie z normą ISO 789-6: 1982.

UZASADNIENIE

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

Implementacja Dyrektywy 2007/46/WE

Projekt *ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego* dokonuje przede wszystkim implementacji zapisów zawartych w Dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. *ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów*. Określa ona szczegółowe wymagania techniczne, homologacyjne, proceduralne, celem dopuszczenia nowych typów pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części do ruchu drogowego na terytorium Unii Europejskiej. Nadrzędną rolą tej Dyrektywy jest doprowadzenie do sytuacji, w której stosowane w każdym państwie UE osobne procedury homologacji typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia i części, zastąpione zostaną zharmonizowaną procedurą homologacji typu – uniwersalną w ramach UE, przy zachowaniu jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Projektowana ustawa, wdrażając przepisy niniejszej dyrektywy, określać będzie:

- definicje m.in. świadectwa homologacji typu WE oraz krajowego świadectwa homologacji typu,
- procedury oraz terminy dotyczące wzajemnego uznawania w ramach UE świadectw homologacji dla pojazdów kategorii M, N, O,
- procedury dotyczące uznania świadectw homologacji wydanych zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ państwa członkowskiego,
- obowiązki państw członkowskich oraz producentów, w zakresie homologacji typu,
- procedury postępowania w przypadku wnioskowania przez producenta/importera o wydanie świadectwa homologacji typu WE w odniesieniu do pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części,
- przebieg procedur homologacji typu WE,
- zasady na których państwa członkowskie udzielają homologacji typu WE,
- procedurę usuwania zagrożeń dla ruchu drogowego lub ochrony środowiska w przypadku stwierdzenia w wyprodukowanych pojazdach, przedmiotach wyposażenia lub częściach albo dodatkowych układach zasilania gazem,
- zasady przeprowadzania kontroli zgodności produkcji,
- procedury badawcze wymagane dla uzyskania świadectwa homologacji typu WE,
- przebieg procedury kontroli zgodności produkcji,
- procedury odnoszące się do świadectw homologacji typu WE w odniesieniu do pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części, w których zastosowano nowe technologie lub koncepcje,
- procedury wydawania świadectw homologacji typu pojazdu oraz świadectw homologacji typu WE odnoszące się do pojazdów produkowanych w małych seriach,
- sposób wzajemnego powiadamiania państw członkowskich o wszelkich działaniach dotyczących świadectw homologacji typu WE,

- procedury działania w przypadku dopuszczenia jednostkowego pojazdów oraz pojazdów z końcowej partii produkcji,
- podział oraz sposób ustanawiania jednostek badawczo-rozwojowych do przeprowadzania badan homologacyjnych.

Przedmiotowa ustawa uwzględnia w swym zakresie postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji i jest zapisaniem na nowo całokształtu zagadnień związanych z procedurą homologacji typu pojazdu, przedmiotów jego wyposażenia i części,

Dyrektywa 2007/46/WE uchyla dyrektywę 70/156/EWG Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep i tym samym Państwa Członkowskie muszą w procedurze homologacji ustanowić nowe systemy zharmonizowanej procedury badań homologacyjnych i wydawania świadectw homologacji.

Przekazanie zadań Dyrektorowi TDT

Celem wykonywania zadań krajowej władzy homologacyjnej (obecnie Ministra Infrastruktury) wynikających z implementowanej przedmiotowym projektem ustawy, Dyrektywy 2007/46/WE, proponuje się m.in. przekazanie całości zagadnień związanych z homologacją - Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego (jako państwowej osobie prawnej). Szczegółowy zakres kompetencji powierzonych Dyrektorowi TDT przedstawia art. 3 projektu ustawy.

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.

Dyrektor TDT w szczególności zajmowałby się całością zagadnień związanych z homologacją zarówno w odniesieniu do typu pojazdu, jak i przedmiotów wyposażenia lub części, wydawałby decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, decyzje zezwalające na odstępstwo od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd, oraz zbierałby i przetwarzał informacje o świadectwach homologacji wydanych zgodnie ze zharmonizowana w ramach UE procedurą homologacji typu. Dyrektor TDT wykonywałby sprawdzenie spełnienia wymagań w celu potwierdzenia, czy dany typ pojazdu, przedmiot jego wyposażenia lub części, albo dodatkowy układ zasilania gazem może uzyskać świadectwo homologacji typu. Wszystkie te zadania, wykonywane dotychczas bezpośrednio i jedynie przez ministra właściwego do spraw transportu, zostałyby przekazane Dyrektorowi TDT. Odciąży to organ administracji centralnej, który w dobie rozwoju systemu homologacji i nakładania nowych zadań wynikających z przepisów UE nie będzie tworzył dodatkowych struktur w ministerstwie w celu zwiększonego zapotrzebowania na bezpośrednia obsługę podmiotów gospodarczych sektora motoryzacyjnego w przedmiotowym zakresie.

Przeniesienie ww. zagadnień do wykonania przez Dyrektora TDT pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawniej realizować zadania władzy homologacyjnej, w szczególności w kwestii nadzoru i legislacji związanej z implementacją przepisów UE do polskiego systemu prawnego. W zakresie homologacji pojazdów i warunków technicznych pojazdów, prawo UE obejmuje około 300 dyrektyw wymagających stałego monitorowania i zaangażowania w proces legislacji UE, a następnie ich wdrożenia do prawodawstwa polskiego. Przekazanie zadań związanych z homologacją – Dyrektorowi TDT oraz jego bieżąca działalność, nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie pracy Dyrektora TDT

odbywałoby się na podstawie przychodów związanych z wykonywaniem zadań władzy homologacyjnej. We wszystkich europejskich systemach homologacji koszty badań sprawdzeń kontroli wydawania dokumentów homologacyjnych pokrywają producenci pojazdów.

Dyrektor TDT rozpatrywałby także sprawy indywidualnych odstępstw od warunków technicznych pojazdów. Liczba spraw dotyczących odstępstw od obowiązujących warunków technicznych stale wzrasta, ponieważ w wielu przypadkach rozwój techniki i technologii motoryzacyjnej wyprzedza zmiany w systemie prawa. Zachodzi więc 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 międzynarodowym przepływie 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 poprawnie funkcjonować. Przewiduje się, że opłata za udzielenie odstępstwa nie będzie ona wyższa niż 1000 zł. Taka kwota powinna zagwarantować właściwy poziom obsługi zainteresowanych osób oraz ciągłość i sprawność działania Dyrektora TDT.

Zgodnie z nomenklatura użytą w implementowanej w projekcie ustawy, Dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w art. 2 ust. 1 wprowadzono, definicje *pojazd z końcowej partii produkcji, świadectwo homologacji typu EKG ONZ, świadectwo homologacji typu pojazd oraz świadectwo homologacji typu WE*. Definicje te zostały użyte m.in. w rozdziale 4 – Homologacja,

Homologacja

Homologacja jest procedurą zatwierdzenia przez właściwą władzę (władza homologacyjna) typu tego pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części co do zgodności z wymaganiami obowiązującymi w Unii Europejskiej albo w danym kraju. Dopuszczanie typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części do użytkowania odbywa się obecnie na podstawie decyzji administracyjnej wydawanej przez ministra właściwego do spraw transportu (udzielenie homologacji - wydanie świadectwa homologacji). Czynności związane z wykonywaniem zadań wynikających z tej procedury wykonywane są w całości 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 wydawane 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 jest procedurą łączącą badania homologacyjne z postępowaniem administracyjnym. Większość państw UE 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 obsługa 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. Powierzanie 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, prowadząc przy tym ich ewidencję. Podstawową zaletą takiego rozwiązania jest pozostawienie w gestii Ministra zadań organu nadzorująco-kontrolnego wobec jednostki udzielającej homologacji oraz zapewnienie instancji odwoławczej w stosunku do decyzji powziętych przez tę jednostkę. Taki, dwuinstancyjny tryb wydawania świadectw homologacji 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 jednostki, 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 homologacją typu.

Procedury związane z homologacją

W myśl projektowanego **art. 15,** generalną zasadą w odniesieniu do homologacji, jest konieczność uzyskania dla danego typu pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem – odpowiedniego świadectwa homologacji typu. Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, zawiera zharmonizowane procedury homologacyjne dotyczące pojazdów kategorii M, N, O. Jest to uzupełnienie analogicznej procedury obowiązującej w odniesieniu do pojazdów kategorii L,T_1-T_3. Zharmonizowana procedura homologacji typu oznacza, iż świadectwo homologacji typu wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w ww. Dyrektywie w jednym z krajów członkowskich UE, będzie ważne na terytorium wszystkich pozostałych krajów członkowskich , bez potrzeby ponownego przeprowadzania procedury homologacji typu.

Załącznik Nr XIX do ww. Dyrektywy określa, w odniesieniu do poszczególnych kategorii pojazdów trzy terminy:

1) datę wprowadzenia wzajemnego uznawania świadectw homologacji w odniesieniu do nowych typów pojazdów – skierowana do producenta możliwość wcześniejszego dostosowania się do wymagań tej dyrektywy,
2) datę wprowadzenia wzajemnego uznawania świadectw homologacji w odniesieniu do nowych typów pojazdów – skierowany do producenta obowiązek dostosowania się do wymagań tej dyrektywy,
3) datę wprowadzenia wzajemnego uznawania świadectw homologacji w odniesieniu do każdego typu pojazdu.

Implementacja ww. regulacji do prawa polskiego zawarta jest w załączniku Nr 1 do projektu.

W celu objęcia procedurą homologacji typu, pojazdu wyposażonego w dodatkowy układ zasilania gazem, nie objęty wymaganiami Regulaminu Nr 115 EKG ONZ, projekt ustawy wprowadza w odniesieniu do producentów dodatkowych układów zasilania gazem - nową procedurę, tj. konieczność uzyskania świadectwa homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem. Procedura uzyskania takiego świadectwa homologacji typu, jest tożsama z procedurą dotyczącą uzyskania innych świadectw homologacji typu, i została określona szczegółowo w **art. 15 pkt 3 oraz art. 19** projektu.

Na podstawie projektowanego **art. 21** ustawy, wprowadza się kolejną nową procedurę – dotyczącą możliwości uznania przez Dyrektora TDT świadectwa homologacji typu wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ państwa członkowskiego. Ponieważ zgodnie z implementowaną dyrektywą 2007/WE, w odniesieniu do kategorii pojazdów nie objętych zharmonizowana procedurą homologacji, kraje członkowskie mogą wydawać „krajowe" świadectwa homologacji typu, konieczna jest weryfikacja (w odniesieniu do procedur RP) zachowanych poziomów bezpieczeństwa, na podstawie których dane homologacje „krajowe" zostały wydane.

Projekt ustawy wprowadza pojęcie „świadectwo zgodności" (**art. 30**), które zastąpi obowiązujące obecnie w przepisach prawnych pojęcie „wyciąg ze świadectwa homologacji typu pojazdu". Konieczność dostosowania tej terminologii wynika z wejścia w życie rozporządzenia Komisji (WE) Nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r. zastępującego załącznik IX do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. W odniesieniu do pojazdów objętych świadectwami homologacji typu pojazdu wydawane będą świadectwa zgodności, natomiast w odniesieniu do pojazdów świadectwami homologacji typu WE pojazdu – świadectwa zgodności WE.

W **art. 32** wprowadza się nową procedurę – istotną z punktu widzenia bezpieczeństwa szeroko pojętego ruchu drogowego lub ochrony środowiska – dotyczącą konieczności podjęcia przez producenta pojazdu, działań mających na celu usunięcie zagrożenia stwierdzonego w wyprodukowanych pojazdach, przedmiotach wyposażenia lub części albo dodatkowych układach zasilania gazem.

Proponowanym brzmieniem **art. 33** rozszerza się istniejącą procedurę dotyczącą kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, albo dodatkowego układu zasilania gazem. Rozszerzenie i uzupełnienie tej procedury wynika bezpośrednio z implementacji zapisów dyrektywy 2007/46/WE.

Celem przeprowadzania przez odpowiednią jednostkę, badań homologacyjnych lub też badań co do zgodności z odpowiednimi warunkami w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, jednostka taka obowiązana jest uzyskać upoważnienie wydane przez ministra właściwego do spraw transportu **(art. 36).** Dana jednostka obowiązana jest spełniać

wymagania szczegółowe **(art. 37 ust. 2)**, m.in. posiadać personel o odpowiedniej wiedzy w zakresie realizowanych badań, spełniać odpowiednie warunki techniczno-lokalowe, oraz zachowywać procedury wynikające z odpowiednich przepisów zawartych w regulaminach EKG ONZ oraz dyrektywach UE.

Dopuszczenie jednostkowe pojazdów

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

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, które budzi zastrzeżenia KE.

Zgodnie z **art. 45** projektu ustawy, spełnienie odpowiednich warunków technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, potwierdza się w wyniku badania co do zgodności z tymi warunkami. Procedura jednostkowego dopuszczenia dotyczy nowych jak i zarejestrowanych pojazdów. Badanie takie przeprowadzane będzie przez jednostkę upoważnioną przez Ministra Infrastruktury do prowadzenia badań homologacyjnych oraz niektóre okręgowe stacje kontroli pojazdów, posiadając potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań w tym zakresie. Nowe przepisy zapewnią szczelność systemu dopuszczenia do ruchu pojazdów wpływając bezpośrednio na bezpieczeństwo transportu i bezpieczeństwo ruchu.

Przystosowanie pojazdów do zasilania gazem

W związku z zawartą w **art. 15** projektu, procedurą dotyczącą homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem, zaistniała konieczność określenia podmiotu uprawnionego do dokonywania montażu tych układów w pojazdach. I tak, zgodnie z zapisem **art. 53** montażu w pojeździe przedmiotów wyposażenia lub części oraz dodatkowego układu zasilania gazem w celu przystosowania pojazdu do zasilania gazem dokonuje przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie obsługi i naprawy pojazdów, będący montażystą lub zatrudniający co najmniej jednego montażystę. Montaż taki może być dokonany jedynie przy użyciu przedmiotów wyposażenia lub części albo dodatkowych układów zasilania gazem, na których typ zostało wydane odpowiednie świadectwo homologacji typu, oraz zgodnie z instrukcją montażu. Po dokonanym montażu, montażysta wydawać będzie zaświadczenie o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi.

Katalog pojazdów

Zgodnie z **art. 56** przedmiotowego projektu ustawy katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej prowadzony będzie w systemie informatycznym przez jednostkę wyznaczoną w drodze zarządzenia wydanego przez ministra właściwego do spraw transportu. Zgodnie *z art. 68 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*, producent lub importer jest obowiązany przekazać Ministrowi Infrastruktury informację o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu. Zgodnie z §5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie szczegółowego sposobu przekazywania i przetwarzania danych i informacji o uzyskanych świadectwach homologacji typu pojazdu (Dz. U. Nr 101, poz. 1047, z późn. zm.), informacje o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu przekazywane przez producenta lub importera Ministrowi Infrastruktury, zamieszczane są w powyższym katalogu.

Obecnie katalog ten prowadzony jest na podstawie § 8 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2003 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 137, poz. 968), katalog jest materiałem źródłowym, na podstawie którego organy rejestrujące dokonują ustalania danych technicznych pojazdu lub porównania ich z danymi technicznymi określonymi w dokumentach przedstawionych do rejestracji pojazdu.

Katalog jest podstawowym źródłem informacji do weryfikacji przedstawionych do rejestracji dokumentów pojazdu w zakresie jego danych technicznych.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, w szczególności znaczenie katalogu dla bezpieczeństwa systemu rejestracji pojazdów, wybór podmiotu, który będzie opracowywał katalog i będzie odpowiadał za jego wdrażanie i jakość danych, powinien odbyć się w drodze zarządzenia, ze szczególnym uwzględnieniem w jego tworzeniu jednostek upoważnionych do wykonywania zadań homologacyjnych.

Testy pojazdów

W projekcie ustawy uwzględniono również nowe regulacje w zakresie umożliwienia producentom pojazdów lub jednostkom organizacyjnym producenta pojazdów przeprowadzania jazd testowych. Propozycja została zgłoszona w toku konsultacji społecznych przez Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego. Ideą wprowadzenia tych regulacji jest uproszczenie procesu czasowego dopuszczenia testowanych pojazdów do ruchu drogowego. Aktualnie obowiązujące procedury wymuszają odrębną czasową rejestrację każdego pojazdu testowanego w organie rejestrującym, co uniemożliwia płynność audytowania w ruchu drogowym pojazdów schodzących z linii produkcyjnej. Stosownie do **art. 60** ustawy na terytorium RP producent pojazdów lub jednostka organizacyjna producenta pojazdów będą mieli możliwość wykonywania jazd testowych pojazdami w celu przeprowadzania kontroli zapewniającej jakość wyprodukowanych pojazdów, przed ich wprowadzeniem do obrotu handlowego i rejestracją. Warunkiem dopuszczającym możliwość przeprowadzania jazd testowych jest uzyskanie decyzji właściwego starosty zezwalającej na wykonywanie takich jazd i zezwolenia testowego. W niniejszym projekcie założono, że zezwolenie testowe będzie dokumentem dwu częściowym składającym się z „Zezwolenia Testowego I" oraz „Odcinków identyfikacyjnych zezwolenia testowego". „Zezwolenie Testowe I" wraz z decyzją zezwalającą na

wykonywanie jazd testowych będą przechowywane przez producenta pojazdu lub jednostkę organizacyjną producenta pojazdu. Natomiast „Odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego” będzie dokumentem potwierdzającym prawo do poruszania się po drogach publicznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zezwolenie testowe wraz z testowymi tablicami rejestracyjnymi będą wydawane za opłatą. Ustawa nałożyła również na producenta i jednostkę producenta obowiązek wskazania osoby upoważnionej, która będzie wypełniała „Odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego”.

Jednocześnie minister właściwy do spraw transportu zastał upoważniony do wydania aktów wykonawczych określających warunki i tryb wydawania decyzji zezwalającej na wykonywanie jazd testowych, zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych, w które zaopatruje się pojazd, a także ich wzory i opis; szczegółowych warunków prowadzenia dokumentacji przez producenta pojazdu lub jednostki organizacyjne producenta, w tym wykazu jazd testowych oraz wysokość opłaty za wydanie zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych.

Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego

Przedłożony projekt nadaje nowe brzmienie rozdziału „Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego” transponując w części przepisy dotychczasowego rozdziału 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 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.

Przedłożony projekt w przedmiotowym rozdziale w **art. 65 - 67** wprowadza nową konstrukcję przepisów dotyczących procesu rejestracji pojazdów i obowiązków właściciela pojazdu oraz organu rejestrującego pojazdy – starosty.

Art. 65 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 przywozowa 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.

Jednocześnie w celu wpłynięcia na terminowe składanie wniosków o rejestrację pojazdów w **art. 65 ust. 7** zaproponowano zwiększenie o 50% opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, zalegalizowanych tablic rejestracyjnych i nalepki kontrolnej, w przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu po terminie określonym w **art. 65 ust. 1 i 2.**

W zakresie dokumentów wymaganych do wniosku o rejestrację pojazdu uwzględniono aktualnie obowiązujący stan prawny jak również nowo określone dokumenty wydawane przez producenta pojazdu, wynikające z implementacji Dyrektywy 2007/46/WE

Zasadniczą zmianą dla procesu rejestracji pojazdów zaproponowaną w projekcie ustawy jest zmiana w zakresie wydawanych dokumentów. Założono zastąpienie dokumentu, jakim jest dotychczasowy dowód rejestracyjny (jednoczęściowy) i karta pojazdu w procesie rejestracji pojazdu - dokumentem odpowiadającym Dyrektywie 1999/37/WE tj. dowodem rejestracyjnym pojazdu składającym się z dwóch części - „Dowód rejestracyjny część I" i „Dowód rejestracyjny część II". Dowód rejestracyjny część I będzie stanowił dokument potwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, którym kierujący posługuje się uczestnicząc w ruch drogowym. Dowód rejestracyjny część II będzie wymagany razem z Dowodem rejestracyjnym część I do rejestracji pojazdu.

Nie będzie wobec tego obowiązku dla ministra właściwego do spraw transportu wydania przepisów w sprawach dotyczących karty pojazdu. Jednocześnie przedmiotowy projekt nie zwalnia właściciela lub posiadacza pojazdu z wymogu przedkładania wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu karty pojazdu, jeżeli została wydana, stosownie do treści **art. 65 ust. 3 pkt 5,** oraz z obowiązku przekazania tego dokumentu, jeżeli został wydany, nabywcy pojazdu – w myśl **art. 78 ust. 1 pkt 4.**

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 przy realizacji dostępu organów rejestrujących do centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, powodującego możliwość dostępu do historii pojazdu – realnym jest zastąpienie dokumentu „karta pojazdu". i usprawnienie procesu rejestracji pojazdów. Wejście w życie tego rozwiązania nastąpiłoby stosownie do zaproponowanego w projekcie ustawy przepisu przejściowego. Uwzględniono przy tym, że dotychczasowa karta pojazdu nie jest dokumentem zharmonizowanym z Dyrektywą 1999/37/WE oraz fakt, że opłata za wydanie karty pojazdu była zakwestionowana przez Trybunał Konstytucyjny a także w prowadzonym postępowaniu przez Komisję Wspólnot Europejskich i Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

Mając na uwadze powyższe wprowadzenie wzoru dowodu rejestracyjnego, składającego się z części I i II w **art. 66 ust. 9** oznacza, że część II mogłaby w określonym zakresie pełnić rolę karty pojazdu. Takie rozwiązania zastosowano np. w Austrii i w Niemczech implementując omawiane wymagania Dyrektywy 1999/37/WE. Przyjęcie tego rozwiązania to element założonego usprawnienia procesu rejestracji pojazdów i obniżenia kosztów związanych z opłatami za wydanie dokumentów rejestracyjnych. Minister właściwy do spraw transportu wykonując delegację **art. 81 ust. 1** ustawy będzie miał upoważnienie do określenia wzoru dowodu rejestracyjnego, uwzględniając ww. założenie ustawowe formy dwu-częściowego dokumentu.

Biorąc pod uwagę, że przy formułowaniu przepisów związanych z rejestracją pojazdów kierowano się ideą uporządkowania tego procesu - w **art. 66** określono podstawy do wydania przez starostę decyzji o rejestracji pojazdu lub odmowy przez niego rejestracji w drodze decyzji. Wykonując przyjęte założenia, w art. **66 ust. 6** zaproponowano, że brak dokumentów wymienionych w **art. 65 ust. 3 pkt 8 - 11** lub powstanie wątpliwości związanych z tymi dokumentami podczas ich weryfikacji 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. 65 **ust. 3 pkt 8 – 11**, 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. 67 i 68 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.

W związku z wprowadzonymi w projekcie ustawy wymaganiami dotyczącymi przystosowania pojazdu do zasilania gazem w **Art. 69** określono obowiązek dla właściciela oraz posiadacza pojazdu - niezwłocznego zawiadamiania organu właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu - o takim przystosowaniu pojazdu i przedstawienia zaświadczenia potwierdzającego to przystosowanie, wydanego przez montażystę, który dokonał montażu w pojeździe przedmiotów wyposażenia lub części oraz dodatkowego układu zasilania gazem.

Art. 70 regulujący kwestie czasowej rejestracji pojazdów w większości jest zgodny z dotychczasowym stanem prawnym. Przewidziano jednak możliwość pozostawienia do decyzji właściciela lub posiadacza pojazdu kwestię czasowej rejestracji pojazdu w celu dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego w przypadkach określonych w **art. 70 ust. 3**. Obecnie właściciel lub posiadacz pojazdu po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu, z urzędu otrzymuje pozwolenie czasowe na okres 30 dni, za co wnosi opłatę. W proponowanym

rozwiązaniu właściciel lub posiadacz pojazdu, w sytuacji złożenia wniosku o rejestrację pojazdu lub, co dodano w niniejszym projekcie, w sytuacji wnioskowania o nowy dowód rejestracyjny dla pojazdu zarejestrowanego albo o wydanie tablic rejestracyjnych, będzie samodzielnie decydował czy w okresie pomiędzy złożeniem ww. wniosku a wydaniem dowodu rejestracyjnego i wyrobieniem tablic rejestracyjnych chce, aby Starosta wydał mu pozwolenie czasowe w celu dopuszczenia pojazdu do ruchu, czy też poczeka na wydanie dowodu rejestracyjnego.

Rozszerzono katalog przypadków, w których właściciel lub posiadacz pojazdu mogą złożyć wniosek czasową rejestrację, o sytuację przejazdu pojazdu przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej od producenta pojazdu do miejsca jego sprzedaży lub odbioru.

Jednocześnie w przedmiotowym projekcie zaproponowano wydłużenie okresu ważności pozwolenia czasowego, z 14 dni do 30 dni. W wydłużonym okresie czasowej rejestracji pojazdu organ rejestrujący będzie mógł wyjaśniać sprawy związane z rejestracją pojazdu, w tym z administracjami innych państw odpowiedzialnymi za rejestracje pojazdów w przypadku pojazdów sprowadzonych z zagranicy.

W **art. 71** uregulowano kwestie współpracy Starosty z administracjami innych państw członkowskich przy wykonywaniu czynności związanych z rejestracją pojazdu w celu wzajemnej wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich oraz sprawdzenia w uzasadnionych przypadkach statusu prawnego pojazdu przed jego rejestracją na terytorium RP. Potrzeba takiej współpracy i wpisania jej w obowiązujący stan prawny wynika z postanowień Dyrektywy 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Aktualnie zakres tej współpracy w określonych przypadkach związanych z rejestracją pojazdów regulują przepisy wykonawcze do ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 72 - 80 projektu ustawy w większości zapisów są zgodne z dotychczasowym stanem prawnym. Wprowadzone zmiany dotyczą wyrejestrowania pojazdu z urzędu oraz usankcjonowania pozwolenia czasowego w procesie przerejestrowania pojazdu. Wymienione zmiany zawarto w:

- **art. 77 ust. 1 pkt 2 lit. b,** w którym 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,

- w **art. 78 ust. 1 pkt 2,** w którym biorąc pod uwagę konstytucyjną zasadę poszanowania i nie ograniczania własności określono, że przy zbyciu pojazdu może być przekazane pozwolenie czasowe, jeżeli pojazd został zbyty w okresie czasowej rejestracji pojazdu. Dotychczasowe przepisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym wskazywały na obowiązek przekazywania nabywcy dowodu rejestracyjnego, co w sytuacji czasowej rejestracji pojazdu z urzędu przed wydaniem dowodu rejestracyjnego nie zawsze było możliwe do spełnienia, jeżeli doszło do zbycia pojazdu w okresie trwającej czasowej rejestracji pojazdu.

W **art. 81** określono upoważnienia dla poszczególnych ministrów do wydania rozporządzeń związanych z rejestracją, czasowym wycofaniem i wyrejestrowaniem pojazdów oraz wytyczne do ich wydania, uwzględniając zaprojektowane warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu.

Badania techniczne pojazdów i prowadzenie stacji kontroli pojazdów

Przygotowanie projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego podyktowane jest m.in. 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.

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 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 różna 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 o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego 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 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jednak jako norma prawna nakładająca na właściciela pojazdu (np. dźwigu) obowiązek znalazła swoje miejsce bezpośrednio w ustawie.

Ponadto, obowiązujący obecnie katalog dodatkowych badań technicznych pojazdów został uzupełniony o następujące badania pojazdu po przystosowaniu do:
- zasilania gazem,
- kierowania przez osobę niepełnosprawną, jeżeli dokonano zmian konstrukcyjnych w zakresie układu kierowniczego lub hamulcowego.

Powyższe podyktowane było zapewnieniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Projekt 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 niesprawne 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. Ponadto, w projekcie uregulowane będą, sporne dotąd kwestie dotyczące

zmiany stanu faktycznego w stacji kontroli pojazdów, polegającej na zmianie wyposażenia kontrolno – pomiarowego np. celem przekazania do serwisu producenta do naprawy lub obsługi.

Przepisy projektowanej ustawy 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 spraw organizacyjne służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do 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 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 (**art. 98 ust. 1**) starosta będzie prowadził rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Na podstawie prowadzonych rejestrów, starosta będzie zobowiązany do przekazywania przedmiotowych danych i informacji do Centralnej Ewidencji Pojazdów **(art. 101).**

Mając na uwadze wszystkie negatywne sygnały o działaniu SKP i nierzetelnej pracy diagnostów, jakie docierają do Ministerstwa Infrastruktury oraz są medialnie nagłaśniane, a także przekazaną przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) „Informację o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego”, projekt ustawy przewiduje możliwość wykonania sprawdzenia działania SKP w pełnym zakresie przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego przy udziale starosty. O wyniku przeprowadzonej kontroli TDT informuje starostę. Niedostateczny nadzór starosty nad SKP wynikający z trudności w jego wykonywaniu (brak wyszkolonych kadr) prowadzi do nienależytego wykonywania badań technicznych przez przedsiębiorców oraz diagnostów wykonujących te badania. Te negatywne działania i ich skutki muszą zostać zlikwidowane.

Istotnym założeniem omawianego projektu jest także wprowadzenie obowiązku przedstawiania przez przedsiębiorcę wnioskującego o uzyskanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, zaświadczenia o niekaralności zatrudnionych w niej diagnostów.

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.

Diagnosta, montażysta i ośrodków szkolenia

Przepisy projektowanej ustawy wprowadzają i rozszerzają dotychczas obowiązujący status prawny dotyczący diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Rozdział ten, w kontynuacji z wcześniej omówionymi rozdziałami dotyczącymi badań technicznych pojazdów oraz stacji kontroli pojazdów, stanowić będzie kompendium regulacji

określających jednoznacznie proces przeprowadzania w stacjach kontroli pojazdów badań technicznych, przez diagnostów.

Obecnie obowiązujące przepisy są niewystarczające, a w toku stosowania wzbudzały wątpliwości interpretacyjne, które skutkowały korespondencją kierowaną do resortu, z prośbami o jednoznaczną ich interpretację. Mając na uwadze zgłaszane problemy, podjęto decyzję o konieczności doprecyzowania tego zakresu stanowienia prawa.

Artykuł 106 określa wymagania, jakie należy spełnić, aby zostać diagnostą. Osoba ubiegając się o uprawnienia diagnosty, po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu przed Dyrektorem TDT i spełnieniu wymogów formalnych, będzie wpisana przez starostę właściwego ze względy na miejsce zamieszkania, do rejestru diagnostów i uzyska decyzję o uprawnieniu do przeprowadzania badan technicznych. Starosta, po dokonaniu wpisu do rejestru diagnostów, będzie zobligowany do przekazania przedmiotowych danych i informacji, do Centralnej Ewidencji Pojazdów.

Dodatkowo, na diagnostę nałożone zostały nowe obowiązki, m.in. uczestniczenie co dwa lata w 3-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego **(art. 107 pkt 2)**. Odbycie przez diagnostę warsztatów pozwoli na zaktualizowanie wiedzy nabytej, przybliży m.in. kwestie związane z postępem technicznym dotyczącym budowy pojazdów oraz z nowymi przepisami prawa dotyczącymi zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów i warunków technicznych pojazdów. Nowym obowiązkiem diagnosty będzie także konieczność przekazywania staroście właściwemu ze względu na prowadzenie rejestru diagnostów, informacji o niekaralności. Jest to spełnienie jednego z wniosków zawartych w przekazanej przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) „Informacji o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego".

W **art. 108** ustalono katalog przypadków, w których starosta wydaje decyzję administracyjną o skreśleniu diagnosty z ewidencji diagnostów.

Art. 110 określa wymagania, jakie należy spełnić, aby zostać montażystą przystosowującym pojazd do zasilania gazem, odpowiednio do rodzaju gazu. Przepis ten stanowi konsekwencję zmian w zasadach dopuszczenia do ruchu pojazdów wyposażonych w dodatkowy układ zasilania gazem. Tak więc, montażysta dokonuje montażysta dokonuje montażu takiego układu, natomiast potwierdzeniem prawidłowego dokonania tego montażu jak i zastosowania homologowanego zestawu montażowego jest pozytywny wynik dodatkowego badania technicznego wykonywanego przez uprawnionego diagnostę. Na montażystę, analogicznie jak na diagnostę nałożony został obowiązek uczestniczenia w warsztatach doskonalenia zawodowego - w tym przypadku co dwa lata w jednodniowych warsztatach doskonalenia zawodowego.

Zgodnie z projektowanym **art. 116**, ośrodek szkolenia diagnostów i montażystów będzie działalnością regulowaną wymagającą uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów i montażystów. Nadzór nad ośrodkami sprawować będzie wojewoda właściwy ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka, prowadząc także rejestr podmiotów prowadzących przedmiotowy ośrodek. Po wykryciu przez wojewodę nieprawidłowości związanych z prowadzeniem ośrodka szkolenia, wojewoda może wykreślić podmiot prowadzący ośrodek z rejestru, uniemożliwiając tym samym dalsze prowadzenie działalności w tym zakresie.

Przepis art. 115 określa warunki prowadzenia przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów i montażystów. Przepis ten przewiduje rozdzielenie działalności gospodarczej w zakresie szkolenia diagnostów i montażystów od działalności polegającej na prowadzeniu stacji kontroli pojazdów. Należy przy tym zwrócić uwagę na zapis, który przewiduje, iż warunkiem prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów i

montażystów jest m.in. posiadanie przez przedsiębiorcę warunków lokalowych odpowiednich do zakresu prowadzonego kursu lub warsztatu **(art. 115 ust. 1 pkt 1)**. Natomiast **art. 115 ust. 1 pkt 5** jednoznacznie stwierdza, że przedsiębiorca szkolący diagnostów i montażystów jednocześnie nie może prowadzić działalności gospodarczej w tym zakresie. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu szkolenia diagnostów i montażystów, przy jednoczesnym zapobieżeniu nadużyciom i nieprawidłowościom, które mogłyby wyniknąć na skutek łączenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów i montażystów z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów albo przystosowywania pojazdu do zasilania gazem

Rzeczoznawcy samochodowi

Przepisy Rozdziału **12** „Rzeczoznawcy samochodowi" wprowadzają zmianę wynikająca z art. **3 ust. 4 pkt 7** projektu ustawy, której celem jest poprawa efektywności pracy administracji publicznej. Według zaproponowanej zmiany w **art. 121 i 123** projektu - organem właściwym do prowadzenia rejestru rzeczoznawców samochodowych i wpisywania do niego osób spełniających wymagania **art. 120 ust. 1 pkt 1 - 6** jest Dyrektor TDT. Dotychczas na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym minister właściwy do spraw transportu prowadził listę rzeczoznawców samochodowych.

Dyrektor TDT będzie też wydawał decyzję o skreśleniu rzeczoznawcy z rejestru rzeczoznawców samochodowych. I tutaj rozszerzono przypadki, w których możliwe będzie wydanie takiej decyzji przez Dyrektor TDT, o sytuację, w której wydana przez rzeczoznawcę samochodowego opinia będzie niezgodna z przepisami lub poświadczy on nieprawdę. Wówczas ponowne wpisanie rzeczoznawcy samochodowego do rejestru 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 dokonanie skreślenia z listy rzeczoznawcy nawet, jeżeli jego niewłaściwa opinia mogła mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym a poświadczona nieprawda mogła być związana z przestępczością samochodową.

Mając na uwadze wcześniej nabyte uprawnienia przez rzeczoznawców samochodowych, ustawa o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego 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.

Produkcja i dystrybucja tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu

Przepisy **rozdziału 14** projektu ustawy „Produkcja i dystrybucja tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestracje pojazdu" w zakresie zasad i warunków określonych w tym rozdziale, zostały opracowane zgodnie z dotychczasowym stanem prawnym wynikającym z art. 75a – art. 75d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Jednak ze względu na zmianę podstawy prawnej dla wydanych zezwoleń, ustawa zapewni 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.

Wprowadzono natomiast nową regulacje (**art. 129)** dotyczącą niszczenia tablic zwróconych do organu rejestrującego. W przypadku zwrócenia do organu rejestrującego tablic rejestracyjnych w wyniku ich wymiany, wyrejestrowania lub przerejestrowania pojazdu, wycofane z użytku tablice, według projektu ww. przepisu, organ rejestrujący przekazuje przedsiębiorcy produkującemu tablice w celu ich zniszczenia. Koszt odbioru tablic rejestracyjnych wycofanych z użytku w siedzibie organu rejestrującego, ich zniszczenia ponosiłby przedsiębiorca produkujący tablice. Rozwiązanie to ma na celu zapobieganie nielegalnemu obrotowi ww. tablic jak również usprawnienie pracy organów rejestrujących pojazdy w zakresie wycofywania z użytku zwróconych tablic rejestracyjnych, z zachowaniem przepisów o odpadach.

Ponadto w związku z wprowadzeniem regulacji w zakresie jazd testowych w niniejszym rozdziale zostały uregulowane kwestie produkcji testowych tablic rejestracyjnych przez przedsiębiorcę posiadającego zezwolenie marszałka województwa wyłącznie na zamówienie organu właściwego w sprawach wydawania zezwoleń testowych oraz wyboru przez ministra właściwego do spraw transportu producenta zezwoleń testowych, z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych.

Kary pieniężne

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.

Jednocześnie w przepisach dot. homologacji **(art. 18)** zobowiązuje się producenta, który wprowadzi do obrotu pojazd, przedmiot wyposażenia lub część albo dodatkowy układ zasilania gazem bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań, do wycofania z obrotu na swój koszt tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem.

Zmiany w przepisach obowiązujących

Projektowana ustawa przewiduje również szereg zmian dostosowujących przepisy obowiązujące do nowego stanu prawnego, który powstanie w wyniku wejścia w życie nowo projektowanej ustawy.

Zmiany te dotyczą w głównej mierze *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. − Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.,) w której dokonuje się m.in. następujących nowelizacji:

- **Art. 1** zostaje zmieniony w celu dostosowania zakresu regulacji *ustawy − Prawo o ruchu drogowym* do nowego stanu prawnego, jaki zaistnieje podejściu w życie projektowanej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. Nowe brzmienie artykułu przewiduje wyłączenie z zakresu regulacji ustawy warunków dopuszczenia pojazdów do ruchu. Ta tematyka będzie regulowana w przepisach ww. *ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego*.
- w **art. 2** zostaną zaktualizowane definicje pojęć zawartych w *ustawie − Prawo o ruchu drogowym*. Niektóre definicje ulegają zmianie (np. definicja autobusu zostanie doprecyzowana poprzez wyraźne wskazanie, że powinien on również być dostosowany do przewozu bagażu). Ustawa przewiduje również nową definicję roweru, poprzez zaliczenie do tej kategorii również pojazdów wyposażonych w pomocniczy napęd elektryczny o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V, odłączany automatycznie po przekroczeniu prędkości 25 km/godz, jak też taksówki bez podziału na osobową i bagażową. Zgodnie z definicją zawartą w projekcie ustawy taksówką będzie pojazd samochodowy odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą. Ponadto, dodana została definicja trolejbusu i tramwaju. I tak, trolejbus to autobus przystosowany do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej, natomiast tramwaj to pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych.
- w **art. 39** zostanie zmieniony **ust. 4**, dotyczący wyjątków od obowiązku przewożenia dziecka w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, poprzez wyłączenie autobusów od obowiązku przewożenia dzieci w fotelikach. Zmiana ta została podyktowana względami praktycznymi, m.in. należy wskazać na trudność w określeniu podmiotu, który byłby zobowiązany do zapewnienia w autobusie fotelika lub innego urządzenia do przewozu dzieci (przewoźnik, czy osoba podróżująca z dzieckiem). Ponadto, przepisy międzynarodowe nie przewidują obowiązkowego wyposażania autobusów w punkty kotwiczenia (tzw. punkty ISO FIX), w przypadku których wymagany jest przewóz dzieci w fotelikach spełniających określone warunki techniczne.
- rozszerzono katalog informacji przekazywanych do centralnej ewidencji pojazdów o dane dotyczące:
  - przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
  - diagnostów,
  - ośrodków szkolenia diagnostów i montażystów,
  - zezwoleń testowych.

  Informacje te będą przekazywane do ewidencji z wykorzystaniem urządzeń teletransmisji danych.
- ponadto, ustawa przewiduje dostosowanie poszczególnych przepisów *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* do wprowadzanych zmian, poprzez uchylenie przepisów regulujących sprawy, które zostanę przeniesione do ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego oraz poprzez zmianę odniesień w przepisach, które tego wymagają ze względu na przeniesienie przepisów dotychczas zawartych w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym* do *ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego*.

W *ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.) ulega zmianie **art. 44 ust. 1**, poprzez m.in. zmianę katalogu zadań TDT na katalog otwarty, wskutek dodania zapisu wskazującego, że do zakresu zadań TDT należy również wykonywanie innych zadań przewidzianych w odrębnych ustawach. Taki

zapis umożliwia rozszerzenie kompetencji Dyrektora TDT o zadania przewidziane w ustawie o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

W *ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.) ustawa wprowadzi następujące zmiany:

- W **art. 2 pkt 11a** przewiduje się dodanie definicji pojazdu testowanego jako pojazdu używany przez producenta pojazdu lub przez jego jednostkę organizacyjną do jazdy testowej. Definicja ta odnosi się do wprowadzanych przez *ustawę o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego* regulacji związanych z testami pojazdów, zawartymi w Rozdziale 6 projektu ustawy. Pojazd testowany będzie posiadać, zgodnie z ustawą o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, szczególny status prawny, jako pojazd przeznaczony wyłącznie do celów testowych. W związku z tym, pojazd ten będzie wyłączony z obrotu handlowego, zaopatrzony w testowe tablice rejestracyjne oraz będzie kierowany przez osobę posiadającą przy sobie odpowiednio wypełniony odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego.
  Na gruncie przepisów *ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* dla pojazdów testowanych zostanie przewidziany odrębny termin zawarcia umowy ubezpieczenia OC tj. najpóźniej w dniu wydania zezwolenia testowego dla pojazdów testowanych (**art. 29 ust. 1**), a także zostaną zawarte określone wyłączenia dotyczące umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów testowanych, w zakresie zawartych w ww. ustawie regulacji dotyczących umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (**art. 31 - 33** oraz **art. 36a ust. 5**).
- Ponadto, ustawa przewiduje dostosowanie poszczególnych przepisów *ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* do wprowadzanych zmian, poprzez zmianę odniesień w przepisach, które tego wymagają ze względu na przeniesienie przepisów dotychczas zawartych w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym* do *ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego*.

Pozostałe zmiany, dotyczące:

- *ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych* (Dz. U. z 2006 r. Nr 121, poz. 844, z późn. zm.),
- *ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe* (Dz. U. z 2002 r. Nr 72, poz. 665, z późn. zm.),
- *ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej* (Dz. U. Nr 124, poz. 1151, z późn. zm.),
- *ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej* (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.),
- *ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji* (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.),
- *ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Systemie Informacji Wizowej* (Dz. U. Nr 165, poz. 1170, z późn. zm.),

- *ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym* (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 98, poz. 891)

- mają na celu dostosowanie przepisów do nowego stanu prawnego, wynikającego z przeniesienia części regulacji z *ustawy − Prawo o ruchu drogowym* do przedmiotowej *ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego*.

Na posiedzeniu w dniu 26 listopada 2008 r. przedmiotowy projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Żaden podmiot wykonujący działalność lobbingową nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

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.

23.06.2010 r.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Zaproponowany projekt oddziaływuje na:

- właścicieli i posiadaczy pojazdów;
- podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów;
- podmioty niebędące przedsiębiorstwami prowadzące działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów;
- producentów, importerów oraz podmioty wprowadzające w ramach wewnątrz-wspólnotowego nabycia nowe pojazdy samochodowe;
- producentów pojazdów lub jednostki organizacyjne producenta testujące pojazdy;
- jednostki badawcze upoważnione do badań homologacyjnych;
- rzeczoznawców samochodowych, diagnostów;
- Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz rozesłany do następujących organizacji:

1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji ,
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
3. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego;
6. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny ;
7. Instytut Transportu Samochodowego;
8. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
9. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
10. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
11. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
12. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
13. Związek Pracodawców Motoryzacji;
14. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji;
15. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
16. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – PIMOT;
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich – Zarząd Główny Polskiego Towarzystwa Inżynierów Motoryzacji SIMP w Warszawie;
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
19. Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR POLSKA;
20. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego.

Uwzględniono uwagi zgłoszone w toku konsultacji społecznych, we wskazanym terminie.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

W związku z wejściem przedmiotowej ustawy zostaną wprowadzone następujące opłaty:

Tabela opłat

Lp	Rodzaj opłaty	Wysokość opłaty w obowiązującym stanie prawnym	Proponowana wysokość opłaty w projekcie ustawy	Przyczyna zmiany (regulacje unijne czy krajowe)
1.	Opłata za decyzję administracyjną na odstępstwo od warunków technicznych	10 zł	Nie wyższa niż 1000 zł	Regulacja krajowa
2.	Opłata za wydanie promesy	-	Nie wyższa niż 500 zł	Regulacja krajowa
3.	Opłata za wydanie i zmianę świadectwa homologacji typu	**Świadectwo PL** - wydanie 1600 zł - wznowienie 400zł **Świadectwo Przedmiot wyposażenia** - wydanie 400 zł. - wznowienie 200 zł	Nie wyższa niż równowartość 1.000 euro	Regulacja krajowa
4.	Opłata za sprawdzenie spełnienia wymagań o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 2 lit. a	-	Nie wyższa niż równowartość 1.000 euro	Regulacja krajowa
5.	Opłata za badania homologacyjne, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. b	-	Nie wyższa niż równowartość 10.000 euro	Regulacja krajowa
6.	Opłata za wydanie zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu	-	Nie wyższa niż równowartość 1.000 euro	Regulacja krajowa
7.	Opłata za badania co do zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 33 ust. 1, przeprowadzanemu w celu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu	-	Nie wyższa niż równowartość 5.000 euro	Regulacja krajowa
8.	Opłata za wysokość opłat za udostępnianie danych i informacji z katalogu	-	Nie wyższa niż równowartość 10 euro, za każdą wersję pojazdu	Regulacja krajowa
9.	Opłata za przekazanie danych i informacji, o których mowa w art. 14 ust. 10	94,34 zł za wniosek, ale nie więcej niż 471,70 zł.	Nie wyższa niż równowartość 500 euro	Regulacja krajowa
10.	Opłata katalogowa	-	Nie wyższa niż równowartość 10 euro za każdą wersję pojazdu	Regulacja krajowa
11.	Opłata za wydanie oświadczenia wystawianego przez dyrektora TDT	-	Nie wyższa niż równowartość 10 euro	Regulacja krajowa
12.	Opłat za wydanie decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu	1537 zł.	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 1.000 euro	Regulacja krajowa

13.	Opłata za upoważnienie jednostki do wykonywania badań homologacyjnych	-	Nie wyższa niż 250 euro	Regulacja krajowa
14.	Opłata za wydanie dowodu rejestracyjnego	48 zł	Nie większa niż 110 zł	Regulacja krajowa
15.	Opłata za wydanie kompletu znaków legalizacyjnych	11 zł	Nie większa niż 20 zł	Regulacja krajowa
16.	Opłata za wydanie nalepki kontrolne	16,50 zł	Nie większa niż 40 zł	Regulacja krajowa
17.	Opłata za wydanie pozwolenia czasowego	- z urzędu – 12 zł - na wniosek właściciela pojazdu – 16,50 zł	Nie większa niż 40 zł	Regulacja krajowa
18.	Opłata za wydanie pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania	363 zł	Nie może być większa niż 730 zł	Regulacja krajowa
19.	Opłata za wydanie tablic samochodowych	80 zł	Nie większa niż 160 zł	Regulacja krajowa
20.	Opłata za wydanie tablic motocyklowych	40 zł	Nie większa niż 100 zł	Regulacja krajowa
21.	Opłata za wydanie tablic motorowerowych	30 zł	Nie większa niż 60 zł	Regulacja krajowa
22.	Opłata za wydanie tablic indywidualnych	1000 zł	Nie większa niż 2000 zł	Regulacja krajowa
23.	Opłata za wydanie zabytkowych tablic samochodowych	100 zł	Nie większa niż 200 zł	Regulacja krajowa
24.	Opłata za wydanie zabytkowych tablic motocyklowych	50 zł	Nie większa niż 100 zł	Regulacja krajowa
25.	Opłata za wydanie tymczasowych tablic samochodowych	30 zł	Nie większa niż 60 zł	Regulacja krajowa
26.	Opłata za wydanie tymczasowych tablic motocyklowych	12 zł	Nie większa niż 50 zł	Regulacja krajowa
27.	Opłata za wydanie tymczasowych tablic motorowerowych	12 zł	Nie większa niż 50 zł	Regulacja krajowa
28.	Opłata za decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu drogowego	80 zł (za okres 2 miesięcy) + 10 zł za każdy kolejny miesiąc (max. 150 zł za 9 miesięcy)	Nie większa niż 150 zł	Regulacja krajowa
29.	Opłaty za wydanie zezwolenia testowego	-	Nie większa niż 500 zł	Regulacja krajowa
30.	Opłaty za wydanie testowych tablic rejestracyjnych	-	Nie większa niż 300 zł	Regulacja krajowa
31.	Opłata za wpis na listę rzeczoznawców samochodowych	100 zł	Nie większa niż 150 zł	Regulacja krajowa
32.	Opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów	Wysokość uzależniona jest od rodzaju pojazdu	Nie wyższa niż 500 zł	Regulacja krajowa
33.	Opłata za sprawdzenie stacji	700 zł.	Nie wyższa niż 1500 zł	Regulacja krajowa

	kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 80 ust. 3			
34.	Opłata za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 75 ust. 4	-	Nie wyższa niż 500 zł	Regulacja krajowa
35.	Opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów	-	Wysokość nie może przekroczyć 600 zł	Regulacja krajowa
36.	Opłata za egzamin, o którym mowa w art. 89 ust. 3	-	Nie może przekroczyć 1000 zł	Regulacja krajowa
37.	Opłata za egzamin, o którym mowa w art. 89 ust. 1pkt 3	210 zł	Nie może przekroczyć 300 zł	Regulacja krajowa
38.	Opłata za wpis do ewidencji diagnostów	-	Nie może przekroczyć 100 zł	Regulacja krajowa
39.	Opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów	-	Nie może przekroczyć 600 zł	Regulacja krajowa

Wdrożenie przepisów projektowanej *ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego* spowoduje przekazanie części zagadnień związanych z homologacją – Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jako właściwego organu w sprawach homologacji pojazdów, odstępstw od warunków technicznych, rzeczoznawców samochodowych oraz wydawania świadectw homologacji co spowoduje konieczność zwiększenia wydatków ponoszonych przez TDT.

Do realizacji tych zadań zostaną wykorzystane dotychczasowe doświadczenia TDT jako jednostki inspekcyjnej. TDT posiada stosowne procedury, które będą mogły być wykorzystane do prawidłowego wykonywania tych zadań. Działalność Dyrektora TDT w odniesieniu do homologacji, będzie mogła być włączona do funkcjonującego w TDT systemu jakości i poddana ocenie przez Polskie Centrum Akredytacji w celu rozszerzenia zakresu akredytacji TDT.

Nowe obowiązki, pod względem zaopatrzenia materiałowego, audytu finansowego, kontroli wewnętrznej i innym, będą wykonywane przez istniejące w strukturach TDT wydziały i stanowiska pracy. Prawidłowe funkcjonowanie TDT w związku ze zwiększonym zakresem kompetencji będzie wiązało się z koniecznością zwiększenia zatrudnienia w 2010 r. o 10 osób.

Przy założeniu, że:

- średnia miesięczna płaca wynosi **4200,00 zł brutto**,
- średni koszt utrzymania pracownika w miesiącu wynosi **4300 zł brutto**,
- pochodne od wynagrodzeń (składki na ubezpieczenia społeczne 17,23% wynagrodzenia, trzynasta pensja i pozostałe świadczenia na rzecz pracowników) - ok. **2300,00 zł** miesięcznie,

łączna kwota jaka powinna zostać przewidziana dla Transportowego Dozoru Technicznego na utworzenie i utrzymanie jednego stanowiska pracy oraz koszty osobowe pracownika w roku 2009 wykonującego nowe zadania, wyniesie **129600,00 zł** w skali roku, a dla 10 etatów **1 296 000,00 zł**. Jednorazowy koszt utworzenia stanowiska pracy szacuje się w wysokości 5800zł brutto/1 osobę; dla 10 pracowników **58000,00 zł**. Łączna kwota wydatków TDT na 10 etatów

dla dodatkowych pracowników oraz wyposażenie ich stanowisk pracy na 2010 rok szacowana jest na poziomie ok. **1354000,00 zł.**

Należy dodatkowo uwzględnić odpowiednią kwotę środków przeznaczonych na zagraniczne delegacje służbowe w związku wymaganym udziałem TDT w pracach komisji UE i Grup roboczych EKG ONZ związanych z zagadnieniami homologacji pojazdów, przedmiotu lub części wyposażenia pojazdu. Przyjmując 20 wyjazdów rocznie przy założeniu 5500,00 zł /wyjazd/osobę; szacujemy iż kwota wydatków przeznaczonych na delegacje zagraniczne wyniesie **110 000,00 zł.**

Łącznie koszty związane z nowymi obowiązkami nałożonymi na Dyrektora TDT - na 2010 r. wyniosą ok. **1354000,00 zł + 110000,00 zł = 1 464 000,00 zł.**

Ponadto wdrożenie przepisów projektowanej ustawy spowoduje również konieczność zwiększenia wydatków ponoszonych przez TDT spowodowanych dodatkowymi czynnościami w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i utworzenia wydziału ds. kontroli SKP. Zgodnie z art. 102 ust. 1 proponowanej ustawy, Dyrektor TDT może wykonać doraźnie kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 92 ust. 1 pkt 5;
2) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Należy w tym miejscu wyjaśnić, iż zgodnie ze zmianami w ustawie Prawo o ruchu drogowym wprowadzonymi w 2004 r. w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1808), Transportowy Dozór Techniczny, zgodnie z art. 83 ust. 4, od 21 sierpnia 2004 r. dokonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów oraz wystawia poświadczenia w formie decyzji dla stacji na okres nie dłuższy niż 5 lat. W związku z powyższym należy stwierdzić, iż na podstawie ewidencji prowadzonej przez TDT na dzień 30.09.2009 r. liczba stacji prowadzących działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów wynosi ok. 3550.

Uwzględniając taką ilość stacji oraz przy założeniu (na podstawie proponowanego art. 99 ust. 2 pkt 1, że kontrolę SKP należałoby wykonać nie częściej niż raz w roku, przy założeniu, że w każdym roku powinno się skontrolować minimum 25% stacji, tj. 990 stacji (należy również uwzględnić, że może zaistnieć sytuacja wymagająca kontroli wszystkich SKP w ciągu jednego roku, tj. ok. 3550). W związku z tym, że stacje kontroli pojazdów znajdują na terenie całej Polski, gdzie dojazd do niektórych z nich jest utrudniony oraz w związku z tym, że podczas kontroli inspektorzy TDT używają specjalistycznego sprzętu, to dojazd do nich musi odbywać się samochodami osobowymi.

Biorąc to pod uwagę oraz wymagania, które wynikają z posiadanej przez TDT akredytacji PCA m.in. w zakresie sprawdzania stacji kontroli pojazdów oraz wynikających z tego procedur, sprawdzenie SKP przeprowadza 2 inspektorów TDT.

Czas pracy takiego zespołu dwuosobowego na poszczególnej stacji podczas kontroli w zakresie:

1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 80 ust. 2 pkt 5 ustawy;
2) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

wynosi co najmniej 3 godz. po to, aby kontrola ta była przeprowadzona i wykonana prawidłowo i rzetelnie. Godzina pracy inspektora TDT posiadającego wysokie kwalifikacje w danym zakresie (czynności te mogą przeprowadzać inspektorzy, którzy posiadają wyższe

wykształcenie i uzyskali odpowiednie uprawnienia poprzedzone dodatkowym szkoleniem, a następnie zdali egzamin przed komisją powoływaną każdorazowo przez Dyrektora TDT) to kwota w wysokości – 97 zł . Ponadto dojazd zespołu z siedziby do danej stacji SKP, który średnio należy przyjąć 135 km oraz czas dojazdu ok. 2 godzin, są kosztami, które należy uwzględnić przy wyliczaniu kosztów związanych ze sprawdzaniem SKP przez TDT. Koszty związane z czynnościami kontrolnymi jednej stacji kontroli pojazdów zostały przedstawione poniżej:

1) koszt dojazdu: 135 km (z siedziby TDT do SKP) x 0,8358 zł (stawka za 1 km zgodnie z rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy) = 112,83 zł,
2) czas pracy zespołu: 6h (3h x 2 osoby) x 97 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 582,00 zł,
3) czas dojazdu zespołu: 2h x 97 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 291,00 zł,

RAZEM 112,83 zł + 582,00 zł + 291,00 zł = 985,83 zł x 990 stacji rocznie = <u>975 971,70 zł</u>

Z powyższego zestawienia wynika, że dodatkowe czynności kontrolne obciążyłyby Transportowy Dozór Techniczny w wysokości <u>975 971,70 zł</u> zł rocznie przy założeniu, że kontroli będzie poddanych 25% stacji.

TDT jest państwową osobą prawną. Zgodnie z art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. nr 122, poz. 1321 z późn. zm.) TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. TDT nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT zgodnie z art. 42 ust. 3 ustawy o dozorze technicznym. Przychodami TDT będą m.in.:

1) przychody z opłat, o których mowa w art. 44 ust. 1 pkt 3 lit. a), b) i d), ust. 2 pkt 2 i ust. 4 pkt 2;
2) przychody z opłat, o których mowa w art. 92 ust. 3, art. 93 ust, 2 oraz art. 94 ust. 2;
3) przychody z opłat, o których mowa w art. 106 ust. 1 pkt 3, ust. 2 oraz 110 ust. 1 pkt 2.

Ww. czynności mają charakter czynności administracyjno-prawnych i podobnie jak czynności dozoru technicznego podlegają zasadom rozliczania zgodnie z art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. nr 122, poz. 1321 z późn. zm.)

W związku z powyższym należałoby zabezpieczyć środki finansowe dla TDT na wykonywanie zaproponowanych zadań w następujący sposób:

1. Pobieranie opłat związanych z wykonywaniem zadań dotyczących homologacji, tzn. opłat za wydanie i rozszerzenie świadectwa homologacji, wydawanie zezwoleń na jednostkowe dopuszczenie pojazdu, przekazanie informacji o uzyskanym świadectwie homologacji. Obliczenia przeprowadzono na podstawie szacunkowej ilości wydanych świadectw oraz zmian lub rozszerzeń świadectw homologacji, tj.:
   a) opłata za wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu:
   – **360 szt. x 1600,00 zł = 576 000 zł,**
   b) opłata za zmianę lub rozszerzenie świadectwa homologacji:
   – **600 szt. x 400,00 zł = 240 000,00 zł,**
   c) opłata za świadectwa typu, wyposażenia i części:

- **1000 szt. x 400,00 zł = 400 000,00 zł,**

d) opłata za przekazanie informacji o uzyskanym świadectwie homologacji wydanych zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji:

- **600 szt. x 95,00 zł = 57000,00 zł,**
- **400 szt. x 475,00 zł = 190000,00 zł,**

e) opłata za wydanie zwolnienia z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji:

- **92 220 zł,**

f) opłata za odstępstwa od warunków technicznych:

- **60 000 zł,**

Przewidywane wpływy na 2010 r. z działalności dotyczącej homologacji (a+b+c+d+e+f) wyniosą <u>1 615 220,00 zł.</u>

Ww. wpływy należy pomniejszyć o opłatę katalogową (art. 57 ust. 2), którą TDT będzie musiało przekazać jednostce prowadzącej katalog, tj.:
960 szt. x 1,00 zł = 960,00 zł

2. Podniesienie opłaty za wydanie poświadczenia z kwoty *700* zł do max. *1500* zł (jak wynika z wyżej przedstawionego wyliczenia obecna kwota za wydanie poświadczenia nie pokrywa w pełni kosztów związanych ze sprawdzanie SKP i ponoszonych przez TDT). W przypadku podniesienia tej kwoty zostaną pokryte koszty związane z kontrolą SKP. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w okresie od września 2007 r., a następnie cały 2008 r. oraz do końca sierpnia 2009 roku nie będzie sprawdzeń SKP już działających (mogą być tylko sprawdzane nowe stacje, jednak ilości te będą niewielkie), a co za tym idzie nie przewiduje się osiągania przychodów z tej działalności przez TDT lub będą one w znikomej kwocie, ponieważ zgodnie z ustawą z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1808), Transportowy Dozór Techniczny, na podstawie z art. 83 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, od 21 sierpnia 2004 r. dokonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów oraz wystawia poświadczenia w formie decyzji dla stacji na okres nie dłuższy niż 5 lat. Jednym ze źródeł finansowania tego zadania byłoby podniesienie opłaty za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów na potrzeby wydania poświadczenia z kwoty 700 zł do max. 1500 zł (jak wynika z wyżej przedstawionego wyliczenia obecna kwota za wydanie poświadczenia nie pokrywa w pełni kosztów związanych ze sprawdzaniem SKP i ponoszonych przez TDT).
Przewidywany koszt badania w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego został w projekcie ustawy określony maksymalnie na kwotę 5000 EURO. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia opłatę za badania przeprowadzane w procedurze dopuszczenia jednostkowego w zależności od zakresu przeprowadzanego badania oraz możliwości uznania dokumentów równoważnych wydanych w ramach niezharmonizowanej procedury homologacyjnej przeprowadzonej w innym państwie lub badań zgodności wykonanych w równoważnym systemie zatwierdzenia typu.
W przypadku pojazdu, który podlegał badaniom homologacyjnym wykonanym w ramach nie zharmonizowanej procedury obowiązującej w innym państwie członkowskim np. Niemcy – ABE (tzw. procedura dopuszczenia jednostkowego) i wykonano sprawdzenia zasadniczych układów i mechanizmów pojazdu związanych z bezpieczeństwem konstrukcji i bezpieczeństwem ruchu drogowego to badanie w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego w Polsce ograniczone zostanie do niezbędnego minimum a jego koszt można szacować w przedziale od 500 do 2000 zł. W badaniu takim zostaną uznane wyniki badań

i certyfikaty potwierdzające spełnienie wymagań warunków technicznych. Inne podejście będzie stosowane w przypadku pojazdu, który nie był poddany przez producenta żadnym badaniom technicznym lub homologacyjnym (np. niektóre pojazdy sprowadzane z Chin). W tym przypadku pojazd będzie podlegał procedurze pełnych badań dla wykazania, że spełnia wszystkie wymagania konstrukcyjne i techniczne obowiązujące w ramach UE - w szczególności czy pojazd jest bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Koszt takich pełnych badań może osiągnąć wtedy kwotę do 5000 EURO.
Poniższa tabela przedstawia planowane zmniejszenie dochodów budżetu Państwa z tytułu opłat skarbowych jakie były przekazywane za:*

Lp.	Rodzaj decyzji	Ilość decyzji	Kwota w zł
1	Decyzje administracyjne w sprawach odstępstw od warunków technicznych pojazdów	1215 x 10 zł	12 150
2	Decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu	47 x 1537zł	72 239
3	Decyzje administracyjne w zakresie świadectw homologacji typu pojazdu (nowe oraz rozszerzenia)	Nowe: 200 x 1600 zł	320 000
		Rozszerzenia: 526 x 400 zł	210 400
4	Decyzje administracyjne w zakresie świadectw homologacji przedmiotów wyposażenia lub części (nowe oraz rozszerzenia)	Nowe: 494 x 400 zł	197 600
		Rozszerzenia: 232 x 200 zł	46 400
5	Zgłoszenie świadectw homologacji wydanych przez właściwy organ państwa członkowskiego UE, zgodnie ze zharmonizowana procedurą	1900 x 283,02 zł (średnia opłaty za zgłoszenie)	537 738
		RAZEM:	**1 396 527zł.**

* Dane oszacowane na podstawie danych za 2008 r.

Wdrożenie proponowanych rozwiązań w odniesieniu do zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym powodujący rozszerzenie zakresu danych przetwarzanych przez centralną ewidencję pojazdów poniesie za sobą koszty. Jednakże trudno jest przewidzieć koszt jaki będzie poniesiony, przy czym źródłem finansowania tych wydatków w całości powinien być fundusz celowy będący w dyspozycji ministra właściwego do spraw wewnętrznych, o którym mowa w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w CEP nie spowoduje żadnych kosztów po stronie finansów publicznych – w całości będą one pokrywane z opłat przekazywanych na fundusz. Udostępnianie danych będzie dokonywane za pomocą urządzeń teletransmisji.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie ww. ustawy nie powinno wpłynąć negatywnie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie ustawy wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw poprzez stworzenie mechanizmów zwalczania nieuczciwej konkurencji w dziedzinie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie ustawy nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.