

Warszawa, dnia 31 października 2006 r.

MINISTERSTWO TRANSPORTU

*Departament Dróg i Transportu
Drogowego*

Adres poczt.: Ministerstwo Transportu
00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6

TD-1iw-020-6b/2007

Według rozdzielnika

Departament Dróg i Transportu Drogowego przesyła w załączeniu *projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu* - z uprzejmą prośbą o przedstawienie stanowiska w terminie **do dnia 30 listopada 2007 r.**

W przypadku zgłoszenia uwag proszę o przesłanie ich również w wersji elektronicznej na adres: amachowska@mt.gov.pl; iwirant@mtib.gov.pl. Jeżeli zgłoszona uwaga ma na celu zmianę brzmienia danego przepisu projektu, prosimy o podanie jego alternatywnej wersji.

DYREKTOR
Departamentu Dróg i Transportu Drogowego

Andrzej Bogdanowicz

Otrzymują:

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. Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej.
16. Przemysłowy Instytut Motoryzacji - PIMOT

6295

Lp.	2007 - 11 - 07	ITS
Wpł.		
Załącznik	PI/200/204	

[Signature]

USTAWA

z dnia

o dopuszczeniu pojazdów do ruchu¹⁾²⁾

Rozdział I

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu na drogach publicznych oraz na ogólnodostępnych niepublicznych drogach twardych.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) pojazd – środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane;
- 2) pojazd silnikowy – pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego;
- 3) pojazd samochodowy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego;
- 4) pojazd wolnobieżny – pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego;
- 5) 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;
- 6) 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, Straż Graniczną, kontrolę skarbową, Służbę Celną, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Inspekcję Transportu Drogowego i Służbę Więzienną;
- 7) pojazd uprzywilejowany – pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi; określenie to obejmuje również pojazdy jadące w

¹⁾ Niniejsza ustawa wdraża postanowienia następujących dyrektyw Wspólnoty Europejskiej:

- 1) dyrektywy 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 42 z 23.02.1970, z późn. zm.)
- 2) dyrektywy 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowego ciągników rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. WE L 84 z 28.03.1974, z późn. zm.),
- 3) dyrektywy 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 02.03.1992, z późn. zm.),
- 4) dyrektywy 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 46 z 17.02.1997, z późn. zm.),
- 5) 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.),
- 6) dyrektywy 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, z późn. zm.),
- 7) dyrektywy 2002/24/WE z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 09.05.2002).

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 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

- kolumnie, na której początku i końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego;
- 8) 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;
 - 9) pojazd zabytkowy – pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków;
 - 10) samochód osobowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;
 - 11) autobus – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą;
 - 12) 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;
 - 13) ciągnik samochodowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie wyłącznie do ciągnięcia przyczepy; określenie to obejmuje ciągnik siodłowy i ciągnik balastowy;
 - 14) taksówka – pojazd samochodowy odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu za ustaloną na podstawie taksometru opłatą:
 - a) osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego (taksówka osobowa),
 - b) ładunków o masie nieprzekraczającej 2,5 t (taksówka bagażowa);
 - 15) 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;
 - 16) czterokołowiec – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza 550 kg;
 - 17) czterokołowiec lekki – czterokołowiec, którego masa własna nie przekracza 350 kg, a maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45 km/h;
 - 18) motocykl – pojazd samochodowy zaopatrzone w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, dwukołowy lub z bocznym wózkiem - wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół;
 - 19) motorower – pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzone w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h
 - 20) rower – pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem;
 - 21) 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;
 - 22) zespół pojazdów – pojazdy połączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy to pojazdów połączonych w celu holowania;
 - 23) przyczepa – pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem;
 - 24) przyczepa lekka – przyczepę, której dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 750 kg;
 - 25) naczepa – przyczepę, której część spoczywa na pojeździe silnikowym i obciąża ten pojazd;
 - 26) pojazd typu „SAM” – pojazd zbudowany przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej;
 - 27) dopuszczalna masa całkowita – największą określoną właściwymi warunkami technicznymi masę pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze;
 - 28) VIN – numer identyfikacyjny pojazdu nadany i umieszczony przez producenta;
 - 29) państwo członkowskie – państwo będące członkiem Unii Europejskiej;

30) państwo trzecie – państwo nie będące państwem członkowskim.

Rozdział 2 Polskie Centrum Homologacji Pojazdów

Art. 3. Tworzy się Polskie Centrum Homologacji Pojazdów, w strukturze organizacyjnej Transportowego Dozoru Technicznego zwane dalej „Centrum Homologacji”, działające jako właściwe w sprawach homologacji pojazdów, odstępstw od warunków technicznych, rzeczoznawców samochodowych oraz wydawania świadectw homologacji.

Art. 4. 1. Do zakresu działania Centrum Homologacji należy:

- 1) wydawanie świadectw homologacji typu pojazdu;
- 2) wydawanie świadectw homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części pojazdów;
- 3) wydawanie świadectw homologacji montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 4) sprawdzanie spełnienia wymagań, o których mowa w art. 14 ust. 1 pkt 2 lit. a;
- 5) wydawanie zwolnień z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji;
- 6) wydawanie zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu;
- 7) zbieranie i przetwarzanie informacji, o których mowa w art. 13 ust. 4;
- 8) zbieranie i przekazywanie informacji:
 - a) w terminie 30 dni od dnia wydania świadectwa homologacji zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej kopie tych świadectw wraz z opisem technicznym, wystawionych dla każdego typu pojazdu, w zakresie wydania, zmiany lub cofnięcia świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - b) co najmniej na 30 dni przed terminem wygaśnięcia świadectwa homologacji wydanego zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej informację o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu pojazdu, ze wskazaniem powodu i daty wygaśnięcia oraz numeru identyfikacyjnego VIN ostatniego pojazdu danego typu zgodnego z wygasającym świadectwem homologacji,
 - c) raz w miesiącu do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej listę świadectw homologacji typu przedmiotów wyposażenia i części, w zakresie wydania, zmiany lub cofnięcia świadectwa homologacji,
 - d) w terminie 30 dni od dnia udzielenia zwolnienia od obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1, dotyczącego pojazdów objętych wspólnotową procedurą homologacji, przesyła informację o udzielonych zwolnieniach do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej,
 - e) Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej nazwy i adresy:
 - organu wydającego homologację typu pojazdu oraz typu przedmiotów jego wyposażenia lub części;
 - upoważnionych jednostek badawczych, z podaniem zakresu upoważnienia;
- 9) prowadzenie ewidencji wydanych świadectw homologacji;
- 10) udzielanie odstępstw od warunków technicznych;
- 11) opracowywanie projektów krajowych wymagań technicznych dla pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części stosowanych w pojazdach, w szczególności uwzględniających stan prawny wynikający z przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie, z wiążących Rzeczypospolitą Polskę umów międzynarodowych, oraz z Porozumienia, o którym mowa w art. 14 ust. 1 pkt 1 lit. b;
- 12) kontrola zgodności produkcji;
- 13) nadzór i kontrola przeprowadzania badań homologacyjnych i badań zgodności w jednostkach badawczych upoważnionych do wykonywania tych badań;

- 14) udział w pracach grup roboczych Unii Europejskiej oraz Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczących pojazdów;
 - 15) prowadzenie listy rzeczoznawców samochodowych;
 - 16) wykonywanie innych zadań zleconych przez ministra właściwego do spraw transportu.
2. Przy wykonywaniu zadania, o którym mowa w ust. 1 pkt 16, minister właściwy do spraw transportu zapewnia Centrum Homologacji środki do wykonania zadania, chyba że wykonanie zadania następuje odpłatnie na podstawie umowy, zawieranej ze stroną finansującą wykonanie tego zadania.

Art. 5. 1. Zadania Centrum Homologacji określone w niniejszym rozdziale wykonuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zwany dalej „Dyrektorem TDT”.

2. Dyrektor TDT:

- 1) prowadzi postępowania administracyjne w sprawach wynikających z wykonywania obowiązków Centrum Homologacji;
- 2) składa roczne sprawozdanie z działalności Centrum Homologacji ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 30 marca roku następującego po roku, którego dotyczy sprawozdanie.

3. Organem drugiej instancji w sprawach prowadzonych w trybie postępowania administracyjnego przez Dyrektora TDT jest minister właściwy do spraw transportu.

4. Minister właściwy do spraw transportu może wydawać Dyrektorowi TDT wiążące go wytyczne i polecenia co do sposobu wykonywania jego zadań. Wytyczne i polecenia nie mogą dotyczyć indywidualnych rozstrzygnięć co do istoty sprawy załatwianej w drodze decyzji administracyjnej.

5. Określone przepisami niniejszej ustawy opłaty za czynności wykonywane przez Dyrektora TDT stanowią przychód Centrum Homologacji.

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 niszczenia drogi;
- 5) zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu;
- 6) nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych.

2. Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby niezależnie od wymagań, o których mowa w ust. 1, spełniał ponadto wymagania:

- 1) szczegółowych warunków technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 12 – dotyczy pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) wymagania określone w przepisach Unii Europejskiej - dotyczy pojazdu zarejestrowanego w państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 3) odpowiednich umów międzynarodowych, których stroną jest Rzeczypospolita Polska - dotyczy pojazdu zarejestrowanego w państwie nie będącym członkiem unii europejskiej.

3. Urządzenia i wyposażenie pojazdu, w szczególności zapewniające bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska przed ujemnymi skutkami używania pojazdu, powinny być utrzymane w należyтым 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. Zabrania się:

- 1) umieszczania wewnątrz i zewnątrz pojazdu wystających spiczastych albo ostrych części lub przedmiotów, które mogą spowodować uszkodzenie ciała osób jadących 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;
- 7) dokonywania zmian konstrukcyjnych pojazdu zmieniających jego rodzaj, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi, z wyjątkiem:
 - a) nowego pojazdu, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji lub decyzja zwalniająca pojazd z homologacji,
 - b) pojazdu, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe, po badaniu co do zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 14 ust 1.

6. Przepis ust. 5 nie dotyczy pojazdu:

- 1) uprzywilejowanego – w zakresie pkt 4 i 5;
- 2) specjalnego lub używanego do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Szługi Kontrwywiadu Wojskowego, Szługi Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego lub Straży Granicznej – w zakresie pkt 5.

Art. 7. 1. Autobus ma być wyposażony w ogranicznik prędkości, ograniczający prędkość do 100 km/h.

2. Samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i ciągnik samochodowy, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 t, ma być wyposażony w ogranicznik prędkości, ograniczający prędkość do 90 km/h.

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

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

- 1) specjalnego lub używanego do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Szługi Kontrwywiadu Wojskowego, Szługi Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Szługi Więziennej, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i jednostek ochrony przeciwpożarowej;
- 2) zabytkowego;
- 3) nierozwijającego, ze względów konstrukcyjnych, prędkości większej niż odpowiednio określona w ust. 1 i 2;
- 4) używanego do prowadzenia badań naukowych na drogach;
- 5) przeznaczonego wyłącznie do robót publicznych na obszarach miejskich.

Art. 8. 1. Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać cechę identyfikacyjną - numer VIN lub numer nadwozia, podwozia lub ramy.

2. Cechę identyfikacyjną umieszcza:

- 1) producent - w nowym pojeździe;
- 2) stacja kontroli pojazdów - w pojeździe:
 - a) typu „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 sfalszowaniu,
 - d) nabytego na licytacji publicznej lub od podmiotu wykonującego orzeczenie o przypadku pojazdu na rzecz Skarbu Państwa, w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfalszowaniu,
 - e) w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfalszowaniu, 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.

3. Producent nadaje i umieszcza cechę identyfikacyjną przed wprowadzeniem pojazdu do obrotu handlowego.

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

5. Starosta wydaje decyzję o nadaniu cechy identyfikacyjnej na wniosek właściciela pojazdu, w sytuacji o której mowa w ust. 2 pkt 2.

6. Okoliczności, o których mowa w ust. 2 pkt 2 lit. f, powinny być stwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego, w której wskazane są pierwotne cechy identyfikacyjne lub jednoznacznie wykluczono ingerencję w pole numerowe w celu umyślnego ich zniszczenia lub zafalszowania.

7. Przepis ust. 1 nie dotyczy roweru, wózka inwalidzkiego oraz tramwaju.

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, po uiszczeniu opłaty, na wniosek właściciela pojazdu. Wymóg uiszczenia opłaty nie dotyczy właścicieli pojazdów, o których mowa w art. 34.

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

- 1) kopię dokumentu potwierdzającego własność pojazdu;
- 2) kopię zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym w stacji kontroli pojazdów;
- 3) zdjęcia pojazdu;
- 4) zdjęcia tabliczki znamionowej pojazdu.

4. Decyzja zezwalająca na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie wymiarów, masy lub nacisków osi pojazdu nie zwalnia od obowiązku uzyskania zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego, z zastrzeżeniem ust. 5.

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 przeprowadzonego przez jednostkę badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań homologacyjnych.

6. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, w sposób odmienny od określonego w ust. 3, wykaz wymaganych dokumentów i informacji załączanych do wniosku o wydanie decyzji zezwalającej na odstępstwo od warunków technicznych, mając na uwadze

różne stany faktyczne pojazdów sprowadzanych z zagranicy, w celu jednoznacznego ustalenia ich danych na potrzebę dopuszczenia do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku o odstępstwo od warunków technicznych oraz wysokość opłaty za wydanie decyzji, o której mowa w ust. 1, w wysokości nie wyższej niż 1000 zł, mając na uwadze usprawnienie procedur oraz ponoszone koszty w zakresie wydawania decyzji na odstępstwo od warunków technicznych.

Art. 11. 1. Dyrektor TDT, na wniosek zainteresowanej osoby, udziela przyrzeczenia wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów, zwanego dalej „promesą”.

2. W postępowaniu o udzielenie promesy stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów, przy czym zainteresowana osoba do wniosku o wydanie promesy, zamiast dokumentów określonych w art. 10 ust. 3, dołącza opis techniczny pojazdu.

Art. 12. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki techniczne pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia.

2. Ministrowie Obrony Narodowej oraz właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określają, 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 określają, 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, Straży Granicznej, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej.

4. W rozporządzeniach, o których mowa w ust. 1-3, należy uwzględnić w szczególności:

- 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, 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, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko.

6. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze szczególne zagrożenia występujące podczas przewozu towarów niebezpiecznych, 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.

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

Rozdział 4

Homologacja pojazdów

Art. 13. 1. Producent lub importer nowego pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru, tramwaju lub przyczepy oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części jest obowiązany

uzyskać dla każdego nowego typu tych pojazdów, przedmiotu ich wyposażenia i części świadectwo homologacji wydane przez Dyrektora TDT.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy producenta lub importera samochodu osobowego z silnikiem spalinowym, ciągnika rolniczego, czterokołowca, czterokołowca lekkiego, motocykla i motoroweru, który uzyskał w odniesieniu do poszczególnych typów tych pojazdów świadectwo homologacji wydane zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej potwierdzające spełnienie aktualnego poziomu wymagań stosowanych w państwach UE.

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy producenta lub importera przedmiotów wyposażenia lub części pojazdu, który uzyskał dla tych przedmiotów wyposażenia lub części pojazdu świadectwo homologacji wydane zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej potwierdzające spełnienie aktualnego poziomu wymagań stosowanych w państwach UE.

4. Producent lub importer, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany przekazać Dyrektorowi TDT informację o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu wraz z opisem technicznym oraz dane i informacje o pojeździe, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1-4 i ust. 1a pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, jeżeli opis techniczny ich nie zawiera za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej.

5. Za producenta, o którym mowa w ust. 1, uważa się również podmiot dokonujący montażu, zabudowy lub zmiany rodzaju nowego pojazdu.

6. Przepis ust. 1 dotyczy również instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz sposobu jej montażu przez różne podmioty.

Art. 14. 1. Dyrektor TDT wydaje świadectwo homologacji za opłatą, oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej, dla:

1) przedmiotów wyposażenia lub części – na podstawie wyników badań homologacyjnych polegających na sprawdzeniu, czy dany typ przedmiotu wyposażenia lub część pojazdu odpowiada warunkom określonym w:

a) przepisach rozdziału 3,

b) regulaminach stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i 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), przyjętych do stosowania przez Rzeczpospolitą Polską wraz ze zmianami obowiązującymi od daty wejścia ich w życie,

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

2) typu pojazdu na podstawie:

a) sprawdzenia świadectw homologacji przedmiotów wyposażenia i części pojazdu czy potwierdzają, że dany typ pojazdu odpowiada wymaganiom określonym w pkt 1 wykonanego przez Centrum Homologacji oraz;

b) badań homologacyjnych polegających na sprawdzeniu wybranej próbki pojazdów należącej do danego typu czy pojazd jest wykonany zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w opisie technicznym w odniesieniu do wszystkich homologacji przedmiotów wyposażenia i części zgodnie z wymaganiami, o których mowa w pkt 1.

2. Badania homologacyjne, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. b, prowadzą jednostki upoważnione do wykonywania tych badań określone przez ministra właściwego do spraw transportu w przepisach, o których mowa w art. 23 ust. 3.

3. W przypadku jeżeli producent lub importer w celu potwierdzenia spełnienia wymagań przedstawi inny dokument niż świadectwo homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu, Dyrektor TDT może uznać te dokumenty za równoważne świadectwu homologacji po uzyskaniu pozytywnej opinii jednostki badawczej upoważnionej do prowadzenia badań homologacyjnych w tym zakresie.

4. Koszt badań homologacyjnych, sprawdzenia spełnienia wymagań, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a oraz wydania pozytywnej opinii, o której mowa w ust. 3, pokrywa producent, importer lub odpowiednio podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Art. 15. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę produkcji pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części, objętych homologacją typu, co do ich zgodności z warunkami określonymi w świadectwie homologacji. Dyrektor TDT może zlecić wykonanie kontroli zgodności produkcji typu pojazdu oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części jednostce badawczej upoważnionej do wykonywania badań homologacyjnych.

Art. 16. 1. W razie zmiany warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji producent lub importer jest obowiązany uzyskać zmianę posiadanego świadectwa homologacji polegającą na rozszerzeniu świadectwa homologacji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

2. W razie wprowadzenia zmian w typie pojazdu, przedmiocie wyposażenia lub części wpływających na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji, producent lub importer jest obowiązany uzyskać zmianę posiadanego świadectwa homologacji polegającą na rozszerzeniu świadectwa homologacji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

3. Zmianę świadectwa homologacji wydaje się za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej po przeprowadzeniu badań homologacyjnych oraz sprawdzeń, których mowa w art. 14 ust. 1.

Art. 17. 1. Świadectwo homologacji typu pojazdu wygasa, jeżeli:

- 1) producent lub importer pojazdu, w przypadkach, o których mowa w art. 16 ust. 1 i 2, nie uzyska zmiany do tego świadectwa,
- 2) producent podejmie decyzję o ostatecznym zakończeniu produkcji danego typu pojazdu.

2. Producent lub importer pojazdu jest obowiązany przekazać Dyrektorowi TDT, na 60 dni przed terminem wygaśnięcia świadectwa homologacji, informację o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu pojazdu, ze wskazaniem powodu i daty wygaśnięcia oraz numeru identyfikacyjnego VIN ostatniego pojazdu danego typu, zgodnego z wygasającym świadectwem homologacji.

Art. 18. Dyrektor TDT cofa świadectwo homologacji w razie stwierdzenia, że pojazd, przedmiot wyposażenia lub część nie odpowiadają warunkom określonym w świadectwie homologacji i producent lub importer nie usunął stwierdzonych niezgodności w terminie 90 dni od ich stwierdzenia.

Art. 19. 1. Przepisy art. 13-18 nie dotyczą pojazdu:

- 1) zabytkowego;
 - 2) typu „SAM”;
 - 3) specjalnego lub używanego do celów specjalnych, należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej oraz Straży Pożarnej;
 - 4) wyprodukowanego lub importowanego w ilości jednej sztuki danego typu rocznie – nie dotyczy to tramwajów i trolejbusów;
 - 5) zarejestrowanego lub sprowadzonego z zagranicy, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych zmieniających jego rodzaj, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi.
2. Pojazdy, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, podlegają badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi, które przeprowadza się na koszt wnioskodawcy.
3. Pojazdy, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 5, podlegają dopuszczeniu jednostkowemu – nie dotyczy to tramwajów i trolejbusów.
4. Dyrektor TDT wydaje zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe pojazdu za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej po przedstawieniu pozytywnego wyniku badań co do zgodności

z wymaganiami, o których mowa w art. 14 ust. 1. Badanie to przeprowadza, na koszt wnioskodawcy, jednostka badawcza upoważniona do przeprowadzania badań homologacyjnych.

Art. 20. 1. Tworzy się katalog pojazdów dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zwany dalej „katalogiem”.

2. W katalogu gromadzi się dane i informacje o typie pojazdu dopuszczonego do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określone w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.

3. Katalog prowadzi w systemie informatycznym jednostka wyznaczona w drodze zarządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.

4. Dane i informacje przekazuje do katalogu:

1) Dyrektor TDT na podstawie:

- a) wydanego świadectwa homologacji typu pojazdu,
- b) informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu wydanym zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji potwierdzającym spełnienie aktualnego poziomu wymagań stosowanych w państwach UE,
- c) rozszerzenia świadectwa homologacji,
- d) zwolnienia z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji,
- e) zezwolenia na jednostkowe dopuszczenie pojazdu;

2) organ rejestrujący pojazd na podstawie zaświadczenia z badania technicznego – w przypadkach innych niż określone w pkt 1.

5. Przekazując dane i informacje Dyrektor TDT przekazuje jednostce prowadzącej katalog opłatę katalogową. Opłata katalogowa stanowi przychód jednostki prowadzącej katalog.

6. Dane i informacje gromadzone w katalogu udostępnia się bezpłatnie:

- 1) Dyrektorowi TDT;
- 2) organom rejestrującym pojazdy;
- 3) przedsiębiorcom i innym podmiotom prowadzącym stacje kontroli pojazdów;
- 4) producentom i importerom pojazdów – w zakresie typów pojazdów, którymi prowadzą obrót.

7. 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. 21. 1. Producent lub importer nowych pojazdów są obowiązani wydać wyciąg ze świadectwa homologacji do każdego pojazdu, na którego typ wydano świadectwo homologacji, lub odpis decyzji zwalniającej pojazd z homologacji.

2. Wyciąg ze świadectwa homologacji lub odpis decyzji zwalniającej pojazd z homologacji przekazuje się właścicielowi pojazdu.

Art. 22. 1. Dyrektor TDT może zwolnić producenta lub importera określonego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1.

2. Decyzję zwalniającą pojazd z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji wydaje się za opłatą jeżeli dany typ pojazdu odpowiada wymaganiom określonym w art. 14 ust. 1. Przepis art. 15 stosuje się odpowiednio.

3. Jeżeli typ pojazdu nie spełnia wymagań ustawy w zakresie wymiarów, mas lub nacisków osi, decyzja, o której mowa w ust. 2, stanowi jednocześnie zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych.

4. Decyzja zwalniająca typ pojazdu z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji nie zwalnia od obowiązku uzyskania zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego, jeżeli pojazd przekracza określone wielkości w zakresie wymiarów lub masy.

Art. 23. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki i tryb wydawania, zmiany i cofania świadectw homologacji, zakres wymagań obowiązujących w procesie homologacji, zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności produkcji, zabudowy lub montażu z warunkami homologacji, wzory dokumentów związanych z homologacją;
- 2) warunki i tryb dopuszczenia jednostkowego pojazdów, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 4 i 5, zakres badań zgodności tych pojazdów oraz wzory dokumentów z tym związanych;
- 3) wysokość opłat za:
 - a) wydanie i rozszerzenie świadectwa homologacji nie wyższych niż równowartość 1.000 euro,
 - b) sprawdzenie spełnienia wymagań o którym mowa w art. 14 ust. 1 pkt 2 lit. a nie wyższych niż równowartość 1.000 euro,
 - c) badania homologacyjne, o którym mowa w art. 14 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. b, nie wyższych niż równowartość 10.000 euro,
 - d) wydanie zezwolenia na jednostkowe dopuszczenie pojazdu, nie wyższych niż równowartość 1.000 euro,
 - e) badania co do zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 14 ust. 1, przeprowadzanemu w celu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu, nie wyższych niż równowartość 5.000 euro,

- uwzględniając w szczególności przepisy Unii Europejskiej i wiążące Rzeczypospolitą Polską umowy międzynarodowe dotyczące badań homologacyjnych, koszty wydania i zmiany świadectw homologacji 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 i montażu, 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) szczegółowy sposób przekazywania informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu, o której mowa w art. 13 ust 4 oraz wzory dokumentów w tej sprawie ;
- 2) wysokość opłat za przekazanie informacji, o którym mowa w art. 13 ust. 4 nie wyższych niż równowartość 500 euro,
- 3) wysokość opłaty katalogowej, nie wyższej niż równowartość 10 euro,

- uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia sprawnego funkcjonowania procesu rejestracji i ewidencji pojazdów, możliwość prawidłowej identyfikacji pojazdów uzyskujących świadectwa homologacji typu pojazdu wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, koszty przygotowania informacji o tych pojazdach na potrzeby rejestracji i ewidencji pojazdów, 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.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, jednostki upoważnione do wykonywania badań homologacyjnych, uwzględniając:

- 1) posiadanie przez jednostki personelu o odpowiedniej wiedzy technicznej w zakresie homologacji pojazdów umożliwiającej przeprowadzanie badań homologacyjnych przedmiotów wyposażenia i części;
- 2) niezależność i bezstronność jednostek w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem homologacji;
- 3) posiadanie przez jednostki odpowiedniego sprzętu do wykonywania badań homologacyjnych;
- 4) konieczność spełniania przez jednostki wymagań określonych przepisami o ochronie informacji niejawnych;

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań zgodności pojazdów, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, z warunkami technicznymi, wzory dokumentów związanych z tymi badaniami oraz jednostki upoważnione do przeprowadzania tych badań, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z tych pojazdów oraz ich zakres warunków technicznych.

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

- 1) warunki i tryb wydawania i zmiany decyzji zwalniającej pojazd z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, zakres wymagań jakim muszą odpowiadać pojazdy zwalniane z homologacji, zakres i sposób przeprowadzania sprawdzenia spełnienia tych wymagań oraz wzory dokumentów z tym związanych;
- 2) wysokość opłat za wydanie i zmianę decyzji zwalniającej pojazd z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji 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 w szczególności przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczypospolitą Polskę umowy międzynarodowe dotyczące homologacji pojazdów oraz koszty wydania i zmiany decyzji w zależności od zakresu decyzji zwalniającej.

Art. 24. Prawa i obowiązki producenta i importera, o których mowa w art. 13-22 dotyczą również podmiotu wprowadzającego do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ramach wewnątrzwspólnotowego nabycia nowy pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower, tramwaj lub przyczepę oraz przedmioty ich wyposażenia lub części.

Rozdział 5

Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu

Art. 25 1. Pojazd jest dopuszczony do ruchu, jeżeli:

- 1) spełnia wymagania określone w warunkach technicznych, z zastrzeżeniem art. 10 ust. 1;
- 2) jest zarejestrowany w:
 - a) Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) państwie unijnym,
 - c) państwie trzecim, będącym stroną konwencji o ruchu drogowym lub stroną odpowiedniej umowy międzynarodowej,
- 3) jest zaopatrzony w tablice (tablicę) rejestracyjne,
- 4) jest zaopatrzony w nalepkę kontrolną,
- 5) kierujący tym pojazdem posiada ważny dokument stwierdzający rejestrację pojazdu.

2. Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie przeprowadzonego badania technicznego. Przepis ten nie dotyczy motocykla.

3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się:

- 1) do pojazdu wolnobieżnego, przyczepy motocyklowej, przyczepy specjalnej przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny, roweru, wózka inwalidzkiego i tramwaju – w zakresie pkt 2, 3, 4 i 5;
- 2) do czterokołowca, motoroweru, motocykla, ciągnika rolniczego, przyczepy oraz pojazdu samochodowego zarejestrowanego zagranicą – w zakresie pkt 4.

4. W przypadku gdy z dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu zagranicą, 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.

Art. 26. Pojazd zarejestrowany zagranicą, którego właścicielem jest osoba lub podmiot odpowiednio zamieszkały lub mający siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej, dopuszcza się do ruchu na okres 30 dni:

- 1) od dnia, w którym dokonano ostatecznej odprawy celnej przywozowej – dotyczy pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa trzeciego,
- 2) od dnia, w którym jego właściciel sprowadził pojazd z terytorium państwa unijnego.

Art. 27. 1. Rejestracji podlega pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower i przyczepa, z wyłączeniem przyczepy:

- 1) motocyklowej;
- 2) 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. 28. 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 w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) w którym właściwy organ dokonał ostatecznej odprawy celnej przywózowej pojazdu – dotyczy pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej ;
- 4) w którym sprowadził pojazd 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) wyciąg ze świadectwa homologacji, odpis decyzji zwalniającej pojazd z homologacji albo zezwolenie na jednostkowe dopuszczenie pojazdu – jeżeli są wymagane;
- 3) zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane;
- 4) dowód rejestracyjny, jeżeli pojazd był zarejestrowany;
- 5) dowód odprawy celnej przywózowej, jeżeli pojazd został sprowadzony z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej i jest rejestrowany po raz pierwszy;
- 6) dokument potwierdzający zapłatę akcyzy na terytorium kraju, jeżeli samochód osobowy został sprowadzony z terytorium państwa unijnego i jest rejestrowany po raz pierwszy;
- 7) zaświadczenie wydane przez właściwy organ potwierdzający:
 - a) uiszczenie podatku od towarów i usług od pojazdów sprowadzanych z państw członkowskich Unii Europejskiej lub
 - b) brak obowiązku, o którym mowa w lit. a- jeżeli sprowadzany pojazd jest rejestrowany po raz pierwszy, z zastrzeżeniem ust. 4;
- 8) oświadczenie o podleganiu obowiązkowi zapewniania sieci zbierania pojazdów, fakturę zawierającą 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 rejestrowany po raz pierwszy.

4. W przypadku gdy sprowadzany pojazd, który nie był zarejestrowany w celu dopuszczenia do ruchu drogowego lub nie podlegał obowiązkowi rejestracji w celu dopuszczenia do ruchu drogowego, 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 ust. 3 pkt 7 lit. a, może być zastąpione fakturą z wyszczególnioną kwotą podatku od towarów i usług potwierdzającą 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;
 - 3) zakupionego od Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej lub Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie ust. 3 pkt 4;
 - 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;
 - 5) nie podlegającego przepisom ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji – w zakresie ust. 3 pkt 8;
 - 6) o którym mowa w ust. 2 i w art. 34 – w zakresie ust. 3 pkt 8;
 - 7) o którym mowa w art. 39 ust. 2 pkt 5 – w zakresie ust. 3 pkt 6, 7 i 8;
 - 8) nie podlegającego przepisom ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług – w zakresie ust. 3 pkt 7.
6. W przypadku pojazdu sprowadzanego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej, 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. Dodatkowo wymaga się dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań, o których mowa w art. 2 pkt 8 – w stosunku do pojazdów zabytkowych.
8. W przypadku zagubienia dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego, zamiast tych dokumentów należy przedstawić zaświadczenie wystawione przez organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji, potwierdzające dane zawarte w zagubionym dokumencie, niezbędne do rejestracji.

Art. 29. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 28 ust. 2, wydaje decyzję o rejestracji pojazdu, wydając dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną.

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

3. Starosta wydaje decyzję o rejestracji pojazdu na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 28 ust. 2, jeżeli:

- 1) pojazd odpowiada warunkom, o którym mowa w art. 6, potwierdzonym odpowiednio do wymagań:
 - a) wyciągiem ze świadectwa homologacji, odpisem decyzji zwalniającej pojazd z homologacji albo zezwolenie na jednostkowe dopuszczenie pojazdu, lub
 - b) zaświadczeniem o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu;
- 2) prawo własności pojazdu lub prawo dysponowania powierzonym pojazdem, w sytuacji, o której mowa w art. 28 ust. 2, nie budzą zastrzeżeń i wątpliwości.

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

5. Nalepki kontrolnej nie wydaje się przy rejestracji czterokołowca, motoroweru, motocykla, ciągnika rolniczego i przyczepy.

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

- 1) wniosek o rejestrację pojazdu złożyła osoba inna niż określona w ust. 3,
- 2) nie złożono dokumentów, o których mowa w ust. 3 pkt 1-2
- 3) istnieją uzasadnione wątpliwości lub zastrzeżenia w stosunku do:

a) prawa własności pojazdu albo

b) prawa dysponowania powierzonym pojazdem, w sytuacji, o której mowa w art. 28 ust. 2.

7. Jeżeli osoba składająca wniosek o rejestrację pojazdu nie może wykazać się posiadaniem wymaganych dokumentów, o których mowa w art. 28 ust. 2 pkt 5-8, starosta zawiadamia o tym fakcie właściwy w sprawach kontroli organ.

Art. 30. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 28 ust. 2, jest obowiązany złożyć wniosek o wydanie nowego dowodu rejestracyjnego w przypadku:

- 1) utraty dowodu rejestracyjnego – niezwłocznie;
- 2) zniszczenia dowodu rejestracyjnego – w terminie 30 dni od dnia, w którym tablice zostały zniszczone;
- 3) braku miejsca w dowodzie rejestracyjnym na zamieszczenie w nim terminów następnego badania technicznego – przed upływem terminu kolejnego badania technicznego pojazdu;
- 4) dokonania w pojeździe zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, powodujących zmianę stanu faktycznego w zakresie danych umieszczonych w dowodzie rejestracyjnym – niezwłocznie;
- 5) 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 nowy dowód rejestracyjny za opłatą, o której mowa w art. 30 ust. 4, oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej:

- 1) na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w ust. 1;
- 2) z urzędu – w przypadku wydania tablic rejestracyjnych z nowym numerem.

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 5, w przypadku zmiany stanu faktycznego w zakresie adresu właściciela lub posiadacza pojazdu, spowodowanej zmianami administracyjnymi.

Art. 31. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 28 ust. 2, jest obowiązany złożyć wniosek o wydanie nowych tablic (tablicy) rejestracyjnych w przypadku:

- 1) utraty tablic (tablicy) rejestracyjnych – niezwłocznie;
- 2) zniszczenia tablic (tablicy) rejestracyjnych – w terminie 30 dni od dnia, w którym tablice zostały zniszczone.

2. Starosta wydaje nowe tablice (tablicę) rejestracyjne za opłatą, o której mowa w art. 30 ust. 4, oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej na wniosek, o którym mowa w ust. 1.

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

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

Art. 32. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) właściciela lub posiadacza pojazdu, 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 pojazdu, po złożeniu przez niego wniosku o:
 - a) rejestrację pojazdu,
 - b) wydanie nowego dowodu rejestracyjnego;
- 2) właściciela pojazdu – w celu umożliwienia:
 - a) wywozu pojazdu za granicę,
 - b) przejazdu pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
 - z miejsca jego zakupu lub odbioru albo
 - od producenta pojazdu do miejsca sprzedaży lub odbioru,

- c) przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy;
 - 3) jednostki upoważnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych lub jednostki badawczej producenta pojazdu, jego wyposażenia lub części – w celu umożliwienia odpowiednich badań.
3. Do czasowej rejestracji stosuje się odpowiednio przepisy art. 29 ust. 4.
4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 i 3 dołącza się odpowiednie dokumenty, o których mowa w art. 28 ust. 3. Przepisy art. 28 ust. 4-7 stosuje się odpowiednio.
5. Czasowej rejestracji dokonuje się na okres nieprzekraczający 30 dni, z zastrzeżeniem ust. 5. Termin ten może być jednorazowo przedłużony o 14 dni w celu wyjaśnienia spraw związanych z rejestracją pojazdu.
6. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, rejestracji dokonuje się na okres wynikający z wniosku, nie dłuższy jednak niż 6 miesięcy.
7. Po upływie terminu czasowej rejestracji pozwolenie czasowe i tablice rejestracyjne zwraca się do organu, który je wydał, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a.

Art. 33. Jeżeli używanie pojazdu uzależnione jest od szczególnych warunków określonych przepisami, starosta wpisuje w dowodzie rejestracyjnym lub pozwoleniu czasowym odpowiednie zastrzeżenie.

Art. 34. 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. 35. 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, kontroli skarbowej i Służby Celnej dokonują właściwe organy tych jednostek. Organy te wydają dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz 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. 36. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki i tryb rejestracji pojazdów oraz wzory dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, nalepki kontrolnej, tablic rejestracyjnych oraz innych tablic, cech identyfikacyjnych i oznaczeń, w które zaopatruje się pojazd, a także ich opis,
- 2) wysokość opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i tablic (tablicy) rejestracyjnych;
- 3) szczegółowe czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzory dokumentów w tych sprawach.

2. 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 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 kontroli skarbowej i Służby Celnej, a także jednostki organizacyjne właściwe w tym sprawach.

6. W rozporządzeniach, o których mowa w ust. 1-5, należy uwzględnić w szczególności:

- 1) konieczność przeciwdziałania dopuszczeniu do ruchu pojazdów pochodzących z kradzieży;
- 2) prawidłowe zabezpieczenie dokumentów związanych z rejestracją, tablicami rejestracyjnymi i innymi oznaczeniami;
- 3) koszty działania administracji publicznej w sprawach rejestracji pojazdów;
- 4) sposób wykorzystania pojazdów, o których mowa w ust. 2-3, 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.

Art. 37. 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 który mowa w art. 29 ust. 1 pkt 2.

2. Wycofaniu czasowemu podlegają zarejestrowane:

- 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 w tym organie, dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych.

4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 6 miesięcy. Okres ten może być jednorazowo przedłużony, jednak łączny okres wycofania pojazdu z ruchu nie może przekraczać 9 miesięcy w roku, licząc od dnia jego wycofania z ruchu.

5. Właściciel i posiadacz pojazdu 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. 38. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, 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, mając na względzie konieczność przeciwdziałania używaniu pojazdów czasowo wycofanych z ruchu oraz koszty ponoszone przez organy administracji publicznej.

Art. 39. 1. Starosta wydaje decyzję o wyrejestrowaniu pojazdu:

- 1) na wniosek jego właściciela, w przypadku:
 - a) przekazania pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, na podstawie:
 - 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 albo
 - równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie;
 - b) kradzieży pojazdu, jeżeli jego właściciel złożył stosowne oświadczenie pod odpowiedzialnością karną za fałszywe zeznania,

- c) wywozu pojazdu z kraju, jeżeli pojazd został zarejestrowany za granicą lub zbyty za granicę,
 - d) zniszczenia (kasacji) pojazdu za granicą,
 - e) udokumentowanej trwałej i zupełnej 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 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 informacji o zarejestrowaniu pojazdu za granicą – w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku.
2. Pojazd wyrejestrowany nie podlega powtórnej rejestracji, z wyjątkiem pojazdu:
- 1) odzyskanego po kradzieży;
 - 2) zabytkowego;
 - 3) mającego co najmniej 25 lat, którego model nie jest produkowany od lat 15, uznanego przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji;
 - 4) ciągnika i przyczepy rolniczej;
 - 5) wywiezionego z kraju, 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. 40. Minister właściwy do spraw administracji publicznej, uwzględniając w szczególności koszty ponoszone przez gminy związane z usuwaniem negatywnych skutków utraty pojazdu oraz kosztów związanych z usuwaniem wraków, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 5.

Art. 41. 1. Właściciel pojazdu jest obowiązany:

- 2) zawiadomić właściwego starostę w terminie 30 dni o:
 - a) zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym lub karcie pojazdu,
 - b) zbyciu pojazdu;
 - 3) przekazać nabywcy pojazdu, w razie jego zbycia:
 - a) dowód rejestracyjny,
 - b) pozwolenie czasowe albo
 - c) decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu;
 - 4) wskazać na żądanie uprawnionego organu, komu powierzył 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.
3. Przepis ust. 1, stosuje się odpowiednio do posiadacza pojazdu.

Art. 42. Zadania i kompetencje określone w art. 29 ust. 1-4 i 6-7, art. 30 ust. 2, art. 31 ust. 2 i 3, art. 32 ust. 1 i 2, art. 33, art. 37 ust. 1 i 3, art. 39 ust. 1 oraz art. 41 ust. 2 nie mogą być powierzone w drodze porozumienia gminie.

Rozdział 6

Produkcja i dystrybucja tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu

Art. 43. 1. Tablice rejestracyjne może produkować, po uzyskaniu zezwolenia marszałka województwa, przedsiębiorca, który spełnia następujące wymagania:

- 1) ma siedzibę lub miejsce zamieszkania na terenie 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, określone przez ministra właściwego do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, materiały służące do produkcji tablic rejestracyjnych.

3. Marszałek województwa 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);
- 4) kopię zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej (NIP).

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

Art. 44. 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. 43 ust. 2 pkt 3 – bez wyłoczonych numerów rejestracyjnych.
2. Materiały, o których mowa w art. 43 ust. 2 pkt 4, są produkowane lub sprowadzane z zagranicy na zamówienie przedsiębiorcy posiadającego zezwolenie, o którym mowa w art. 43 ust. 1, lub ubiegającego się o jego wydanie.
3. Przedsiębiorca, o którym mowa w art. 43 ust. 1, prowadzi ewidencje:
- 1) materiałów do produkcji tablic rejestracyjnych, o których mowa w art. 43 ust. 2 pkt 4;
 - 2) wyprodukowanych tablic rejestracyjnych;
 - 3) sprzedanych tablic rejestracyjnych.

Art. 45. 1. Marszałek województwa cofa zezwolenie, jeżeli przedsiębiorca przestaje spełniać co najmniej jeden z warunków, o których mowa w art. 43 ust. 1, lub narusza przepisy w zakresie produkcji i dystrybucji tablic rejestracyjnych.

2. 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. 46. Organ właściwy w sprawach rejestracji legalizuje tablice rejestracyjne, umieszczając na nich znak legalizacyjny.

Art. 47. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając konieczność prawidłowego zabezpieczenia obrotu tablicami rejestracyjnymi oraz materiałami związanymi z ich produkcją, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki produkcji i szczegółowy sposób dystrybucji tablic rejestracyjnych i znaków legalizacyjnych oraz prowadzenia ewidencji, o których mowa w art. 44 ust. 3;
- 2) tryb legalizacji tablic rejestracyjnych oraz warunki techniczne oraz wzór znaku legalizacyjnego, o którym mowa w art. 46.

Art. 48. 1. Minister właściwy do spraw transportu dokona wyboru producenta blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, znaków legalizacyjnych oraz nalepek kontrolnych na zasadach określonych przepisami o zamówieniach publicznych.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia warunki dystrybucji blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych i nalepek kontrolnych;

Art. 49. 1. 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 ust. 2. Informacje dotyczące przekazanych blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji oraz tablic rejestracyjnych są informacjami stanowiącymi tajemnicę państwową.

2. Prezes Rady Ministrów, uwzględniając wymagania wynikające z obowiązku ochrony informacji niejawnych 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, o których mowa w ust. 1;
- 3) szczególne wymagania w zakresie personalizacji tych blankietów.

Rozdział 7 Rzeczoznawcy samochodowi

Art. 50. 1. Rzeczoznawcą samochodowym jest osoba, która:

- 1) posiada wyższe wykształcenie;
 - 2) posiada 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) została wpisana na listę rzeczoznawców samochodowych.
2. Dyrektor TDT wpisuje na listę rzeczoznawców samochodowych osobę, która spełnia wymagania określone w ust. 1 pkt 1-5 i potwierdza wpis, wydając zaświadczenie.
3. Wpis dokonywany jest za opłatą, na okres wynikający z terminu ważności certyfikatu, o którym mowa w ust. 1 pkt 5.
4. Na liście rzeczoznawców samochodowych umieszcza się imię i nazwisko rzeczoznawcy oraz jego numer identyfikacyjny.
5. Lista rzeczoznawców jest ogólnie dostępna.

Art. 51. Dyrektor TDT prowadzi ewidencję i listę rzeczoznawców samochodowych.

Art. 52. Rzeczoznawca samochodowy nie może wydawać opinii w sprawach, w których jest stroną, lub gdy stroną jest małżonek, krewny lub osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli.

Art. 53. 1. Dyrektor TDT wydaje decyzję o skreśleniu rzeczoznawcy z listy rzeczoznawców samochodowych:

- 1) po upływie terminu, o którym mowa w art. 50 ust. 3;
 - 2) niespełniającego wymagań, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 1-5;
 - 3) jeżeli wydał opinię niezgodnie z przepisami lub poświadczył nieprawdę;
 - 4) w razie śmierci rzeczoznawcy.
2. Jeżeli skreślenie rzeczoznawcy z listy rzeczoznawców samochodowych nastąpiło w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, to ponowne wpisanie rzeczoznawcy na tę listę może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o skreśleniu stała się ostateczna.
3. Przepisu ust. 1 pkt 2 nie stosuje się w przypadku rzeczoznawcy samochodowego, któremu ze względu na stan zdrowia cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami.

Art. 54. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając koszty prowadzenia listy i ewidencji rzeczoznawców, koszt wydawania zaświadczeń oraz konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za wpis na listę rzeczoznawców samochodowych oraz wzory dokumentów z tym związanych, w szczególności zaświadczenia potwierdzającego wpis.

Rozdział 8 Badania techniczne pojazdów

Art. 55. 1. Właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego.

2. Pierwsze badanie techniczne jest przeprowadzane:

- 1) przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

- 2) przed powtórą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu wyrejestrowanego.
3. Badaniu, o którym mowa w ust. 2 nie podlega nowy pojazd, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji, zwolnienie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, z wyjątkiem:
 - 1) taksówki osobowej;
 - 2) pojazdu uprzywilejowanego;
 - 3) pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.
4. Okresowe badanie techniczne pojazdu jest przeprowadzane corocznie, z zastrzeżeniem ust. 5-9.
5. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji, po upływie tego okresu corocznie. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki osobowej, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.
6. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania.
7. Przepisy ust. 5 i 6 dotyczą również samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, ciągnika rolniczego, motocykla lub przyczepy, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 5, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą.
8. Okresowe badanie techniczne autobusu o liczbie miejsc powyżej 15 łącznie z miejscem kierowcy przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy.
9. Motorower, czterokołowiec lekki, przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym.

Art. 56. Niezależnie od badań, o których mowa w art. 55, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega również pojazd:

- 1) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę w razie uzasadnionego przypuszczenia, że:
 - a) zagraża bezpieczeństwu ruchu,
 - b) narusza wymagania ochrony środowiska,
 - c) uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5;
- 2) skierowany przez starostę w celu ustalenia danych pojazdu niezbędnych do jego rejestracji;
- 3) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, powodujących zmianę stanu faktycznego w zakresie danych umieszczonych w dowodzie rejestracyjnym, z wyłączeniem zmian konstrukcyjnych pojazdu zmieniających jego rodzaj, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi, oraz z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem;
- 4) który ma być używany jako taksówka osobowa lub bagażowa, pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy, pojazd do przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych;
- 5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupie 3 i 10 działu II załącznika do ustawy dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej na kwotę przekraczającą 2.000 zł;

- 6) sprowadzony z zagranicy i noszący ślady uszkodzeń lub którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 7) 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 2005 r. Nr 14, poz. 113, Nr 90, poz. 756, Nr 143, poz. 1199 i Nr 179, poz. 1484 oraz z 2006 r. Nr 143, poz. 1028 i 1029) oraz 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.

Art. 57. 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.

3. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając w szczególności zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu, określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

Art. 58. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu.

2. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, kolejny termin badania technicznego wpisuje do dowodu rejestracyjnego uprawniony diagnosta po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania i po uiszczeniu przez właściciela pojazdu opłaty ewidencyjnej.

Art. 59. 1. Uprawniony 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 porządkowi ruchu,
 - c) 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.

2. W razie zatrzymania dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego, diagnosta wydaje kierowcy pokwitowanie, w którym określa warunki używania pojazdu przez okres nieprzekraczający 7 dni, z wyłączeniem przypadków, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c oraz pkt 3.

3. Zatrzymany dowód rejestracyjny pojazdu albo pozwolenie czasowe diagnosta przesyła niezwłocznie organowi, który go wydał.

Art. 60. 1. Badanie techniczne jest przeprowadzane za opłatą, na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu, przez:

- 1) podstawową lub okręgową stację kontroli pojazdów – w zakresie:
 - a) sprawdzenia oraz oceny prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska,
 - b) badań technicznych co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu przystosowanego do zasilania gazem,
 - c) badań technicznych co do spełniania dodatkowych wymagań określonych w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego;
- 2) okręgową stację kontroli pojazdów – w zakresie, o którym mowa w pkt 1 oraz badań technicznych co do zgodności z warunkami technicznymi:

- a) autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h,
- b) pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych,
- c) pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy za granicą (przed rejestracją w kraju),
- d) pojazdu zabytkowego,
- e) pojazdu marki „SAM”,
- f) pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z zastrzeżeniem pkt 3,
- g) pojazdu skierowanego na badania techniczne przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę,
- h) pojazdu sprowadzanego z zagranicy i noszącego ślady uszkodzeń lub którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- i) 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.

2. 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. Nr 173, poz. 1807, Nr 281, poz. 2777, z 2005 r. Nr 33, poz. 289, Nr 94, poz. 788, Nr 143, poz. 1199, Nr 175, poz. 1460, Nr 177, poz. 1468, Nr 178, poz. 1480, Nr 179, poz. 1485, Nr 180, poz. 1494 i Nr 183, poz. 1538, z 2006 r. Nr 17, poz. 127, Nr 144, poz. 1043 i 1045, Nr 158, poz. 1121, Nr 171, poz. 1225 i Nr 235, poz. 1699 oraz z 2007 r. Nr 120, poz. 818) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

3. 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 dokumentom - 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 wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
- 6) zatrudnia uprawnionych diagnostów posiadających kwalifikacje odpowiednie do zakresu badań technicznych pojazdów prowadzonych przez stację kontroli pojazdów.

4. Poświadczenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 5 wydaje w drodze decyzji administracyjnej, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”, po dokonaniu za opłatą sprawdzenia stacji kontroli pojazdów. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.

5. Poświadczenia, o którym mowa w ust. 3 pkt 5, nie można odstępować osobom trzecim ani przenosić uprawnień z niego wynikających na osobę trzecią, z zastrzeżeniem ust. 6.

6. W razie śmierci osoby fizycznej posiadającej poświadczenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 5, Dyrektor TDT na wniosek osoby, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku, wyraża zgodę, w drodze decyzji administracyjnej, na wykonywanie uprawnień wynikających z poświadczenia przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od daty śmierci posiadacza tego poświadczenia..

Art. 61. 1. Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem.

2. W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w art. 60 ust. 2, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów, jest on obowiązany uzyskać wpis w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek.

3. Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest dokonywany na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:

- 1) firmę przedsiębiorcy;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
- 3) adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy;
- 4) adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy;
- 5) zakres badań;
- 6) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz numerami ich uprawnień.

4. Wraz z wnioskiem przedsiębiorca składa 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 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym”.

5. Oświadczenie powinno również zawierać:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego miejsce zamieszkania albo siedzibę i adres;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

6. W rejestrze przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów umieszcza się dane przedsiębiorcy, o których mowa w ust. 3, z wyjątkiem adresu zamieszkania, jeżeli jest on inny niż adres siedziby.

7. Starosta może wyrazić zgodę na umieszczanie nadanych cech identyfikacyjnych pojazdu przez stację kontroli pojazdów.

Art. 62. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta.

2. W ramach wykonywanego nadzoru starosta:

- 1) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:
 - a) zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 60 ust. 3,
 - 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;
- 3) wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca:
 - a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 61 ust. 4, niezgodne ze stanem faktycznym,
 - 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. 60 ust. 4 po upływie terminu ważności poprzedniego poświadczenia.

3. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest w szczególności:

- 1) wielokrotne przeprowadzenie badań technicznych pojazdów niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami ich wykonania;

- 2) wielokrotne wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym lub dokonanie wpisu w dowodzie rejestracyjnym pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym;
 - 3) przeprowadzanie badań technicznych bez wymaganego wyposażenia kontrolno pomiarowego.
4. 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.

5. W przypadku wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, ponowny wpis do rejestru działalności regulowanej w tym zakresie może nastąpić jedynie na zasadach i w terminie określonym w art. 72 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 63. 1. Stację kontroli pojazdów, z zastrzeżeniem art. 60 ust. 2 i 3 może prowadzić także:

- 1) szkoła kształcąca w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów samochodowych;
- 2) jednostka sektora finansów publicznych;
- 3) jednostki:
 - a) ochrony przeciwpożarowej,
 - b) wojskowe,
 - c) resortu spraw wewnętrznych

- po spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 60 ust. 3 pkt 1 i pkt 4-6.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, obowiązane są złożyć do starosty właściwego ze względu na miejsce prowadzenia stacji kontroli pojazdów zawiadomienie o przeprowadzaniu badań technicznych pojazdów na co najmniej 14 dni przed dniem rozpoczęcia wykonywania tych badań. Zawiadomienie powinno zawierać następujące dane:

- 1) nazwę podmiotu, o którym mowa w ust. 1;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 3) adres siedziby podmiotu, o którym mowa w ust. 1;
- 4) adres stacji kontroli pojazdów podmiotu, o którym mowa w ust. 1;
- 5) zakres badań;
- 6) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień.

3. Starosta prowadzi ewidencję stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez podmioty, o których mowa w ust. 1, zamieszczając w niej dane zawarte w zawiadomieniu.

Art. 64. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez podmioty, o których mowa w art. 63 sprawują:

- 1) Dyrektor TDT – nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez szkołę oraz stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez jednostkę sektora finansów publicznych oraz jednostkę ochrony przeciwpożarowej;
- 2) odpowiedni organ podległy Ministrowi Obrony Narodowej właściwy w sprawach transportu – nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez jednostkę wojskową;
- 3) odpowiedni organ resortu spraw wewnętrznych – nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez jednostkę tego resortu;

- zwane dalej „organem nadzoru”.

2. Organ nadzoru w ramach nadzoru wykonuje czynności kontrolne w zakresie oceny zgodności:

- 1) stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 60 ust. 3 pkt 4 – 6;
- 2) prawidłowego wykonywania przez stacje czynności, o których mowa w art. 62 ust. 2 pkt 1 lit. b i c.

Przepis art. 62 ust. 2 pkt 3 stosuje się odpowiednio.

3. W przypadku stwierdzenia naruszeń w zakresie, o którym mowa w ust. 2, odpowiedni organ nadzoru wnioskuje do starosty właściwego ze względu na miejsce prowadzenia stacji kontroli pojazdów o wykreślenie podmiotu z ewidencji, o której mowa w art. 63 ust. 3.

4. Właściwy organ nadzoru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 i 3 może powierzyć Dyrektorowi TDT w drodze porozumienia, czynności kontrolne w zakresie, o którym mowa w ust. 2. Porozumienie powinno zawierać w szczególności:

- a) określenie stacji kontroli pojazdów;
- b) zakres wykonywanych czynności kontrolnych;
- c) zasady informowania o wynikach kontroli oraz podjętych działaniach w ramach prowadzonego nadzoru.

5. Starosta po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w ust. 3 wykreśla podmiot z ewidencji. Ponowny wpis do ewidencji może nastąpić po upływie 3 lat od dnia wykreślenia podmiotu z ewidencji.

Art. 65 1. Niezależnie od czynności kontrolnych przeprowadzanych na podstawie porozumień, o którym mowa w art. 62 ust. 4 i art. 64 ust. 4, Dyrektor TDT ma prawo wykonać nie częściej niż raz w roku kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

- 1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 60 ust. 3 pkt 5;
- 2) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
- 3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

2. Dyrektor TDT powiadamia o wyniku kontroli, o której mowa w ust. 1, starostę. Przepis art. 62 ust. 2 pkt 2 stosuje się odpowiednio.

3. Jeżeli w wyniku kontroli Dyrektor TDT stwierdził rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, wraz z powiadomieniem o wyniku kontroli, wysyła do starosty wnioszek o wydanie decyzji, o której mowa w art. 62 ust. 2 pkt 3.

Art. 66. 1. Badanie techniczne pojazdów wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów uprawniony diagnosta.

2. Starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenia oraz zdała z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny.

3. Egzamin, o którym mowa w ust. 2, przeprowadza za opłatą komisja powołana przez Dyrektora TDT.

4. Starosta cofa diagnoście uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli, co najmniej dwukrotnie stwierdzono:

- 1) przeprowadzenie przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania;
- 2) dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu albo wydanie przez diagnostę zaświadczenia niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami.

5. W przypadku cofnięcia diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych, ponowne uprawnienie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna i ponownym zdaniu egzaminu o którym mowa w ust. 2.

Art. 67. 1. Podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany rozwijać wiedzę fachową oraz podnosić kwalifikacje zatrudnionych diagnostów.

2. Podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów zabrania się:

- 1) pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ust. 1 pkt 4 lit. b;
- 2) oferowania korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.

Art. 68. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie;
- 2) wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru;
- 3) szczegółowe kryteria wymagane w stosunku do diagnostów, program szkolenia diagnostów, warunki przeprowadzania egzaminu, o którym mowa w art. 66 ust. 2 i wysokość opłaty za egzamin nie wyższą niż 300 zł, szczegółowe warunki wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych oraz wzory dokumentów z tym związane;
- 4) wysokość opłat za:
 - a) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 60 ust. 4 nie wyższą niż 1500 zł,
 - b) przeprowadzenie badań technicznych w zależności od zakresu przeprowadzanego badania nie wyższą niż 500 zł.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności:

- 1) warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu,
- 2) konieczność ujednoczenia wzorów dokumentów,
- 3) konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji diagnostów wykonujących badanie,
- 4) koszty rzeczowe i osobowe:
 - a) dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych,
 - b) wykonywania badań technicznych pojazdów.

Art. 69. 1. Tramwaj i trolejbus podlegają odrębnym badaniom technicznym.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres, warunki, terminy i sposób przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostki wykonujące te badania, uwzględniając w szczególności:

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

Art. 70. 1. Do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej i Służby Celnej których dotyczą warunki i tryb rejestracji określone w art. 35, a także do pojazdów Państwowej Straży Pożarnej, mają zastosowanie przepisy art. 60 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych oraz Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz 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, uwzględniając specyfikę wynikającą z przeznaczenia pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, określa, w drodze rozporządzenia:

- 1) jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad stacjami 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 upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów;

- 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny;
- 5) warunki przeprowadzania badań technicznych niektórych pojazdów w stacjach kontroli pojazdów;
- 6) jednostki organizacyjne prowadzące szkolenie diagnostów;
- 7) warunki współdziałania jednostek organizacyjnych sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów ze starostami.”,

Rozdział 9 Przepisy karne

Art. 71. 1. Kto wprowadza do obrotu nowe pojazdy, przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie posiadając świadectwa homologacji lub równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań o których mowa w art. 14 ust 1 podlega karze grzywny w wysokości 50000 zł.

2. Tej samej karze podlega, kto montuje instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem bez wymaganego świadectwa homologacji.

Art. 72. 1. Kto zezwala na :

- 1) wykonywanie badania technicznego pojazdu bez wymaganego uprawnienia,
- 2) wykonywanie badania technicznego pojazdu niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania, o których mowa w art. 57 ust. 3,
- 3) wykonywanie badania technicznego pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego,

- podlega karze grzywny w wysokości 50000 zł.

2. Tej samej karze podlega, kto odmówił poddania się kontroli, o której mowa w art. 65.

3. Kto pobiera opłaty o których mowa w art. 68 ust. 1 pkt 4 lit. b, w wysokości innej niż określona w przepisach, podlega karze grzywny w wysokości 10000 zł.

Art. 73. 1. Kto :

- 1) wykonuje badanie techniczne pojazdu niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania, o których mowa w art. 57 ust. 3,
- 2) wykonuje badanie techniczne pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego

- podlega karze grzywny w wysokości 5000 zł.

2. Tej samej karze podlega, kto wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu lub dokonuje wpisu w dowodzie rejestracyjnym pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym

Art. 74. Orzekanie w sprawach, o czyny określone w art. 71 – 73, następuje na podstawie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

Rozdział 10 Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 75. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

³ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497 oraz z 2006 r. Nr 17, poz. 141 i Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 oraz Nr 235, poz. 1701.

„1. Ustawa reguluje warunki i zasady ruchu na drogach publicznych oraz na ogólnodostępnych niepublicznych drogach twardych, zasady zarządzania ruchem drogowym oraz 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.”;

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) 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;
- 2) 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;
- 3) autostrada – drogę dwujezdniową, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep;
- 4) droga ekspresowa – drogę dwu- lub jednojezdniową, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, na której skrzyżowania występują wyjątkowo, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych;
- 5) droga dla rowerów – drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 6) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów; określenie to nie dotyczy torowisk wydzielonych z jezdni;
- 7) pas ruchu – każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi;
- 8) pobocze – część drogi przyległą do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;
- 9) chodnik – część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych;
- 10) 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;
- 11) przejście dla pieszych – powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 12) przejazd dla rowerzystów – powierzchnię jezdni lub torowiska przeznaczoną do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 13) przystanek – miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi;
- 14) tunel - budowlę na drodze, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 15) obszar zabudowany - obszar oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi;
- 16) 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;

- 17) zarządzanie ruchem – całokształt działań organizacyjno-technicznych związanych z kierowaniem i sterowaniem ruchem drogowym realizowanych w celu zorganizowania bezpiecznego, efektywnego, minimalizującego uciążliwości dla środowiska naturalnego i społeczności lokalnych ruchu wszystkich jego uczestników;
- 18) organizacja ruchu – sposób kierowania i sterowania ruchem drogowym poprzez:
 - a) dobór parametrów geometrycznych drogi i określenie ich wzajemnych relacji,
 - b) ukształtowanie elementów drogi, elementów wyposażenia drogi oraz elementów otoczenia drogi znajdujących się w pasie drogowym, mających wpływ na widoczność i bezpieczeństwo ruchu drogowego,
 - c) umieszczenie znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określenie zasad i sposobu działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów mających wpływ na ruch drogowy;
- 19) projekt organizacji ruchu – dokumentacja techniczna, przedstawiająca graficznie drogę wraz z opisem parametrów technicznych oraz opisem zastosowanych środków organizacji ruchu określających sposób kierowania i sterowania ruchem;
- 20) uczestnik ruchu – pieszego, kierującego, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze;
- 21) 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;
- 22) kolumna pieszych – zorganizowaną grupę pieszych prowadzoną przez kierownika lub dowódcę;
- 23) kierujący – osobę, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osobę, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie;
- 24) kierowca – osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym;
- 25) szczególna ostrożność – ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie;
- 26) 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;
- 27) ruch kierowany – ruch otwierany i zamykany za pomocą sygnalizacji świetlnej albo przez uprawnioną osobę;
- 28) niedostateczna widoczność – widoczność występująca od zmierzchu do świtu, a także w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza od świtu do zmierzchu;
- 29) wymijanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w przeciwnym kierunku;
- 30) omijanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok nieporuszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody;
- 31) wyprzedzanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku;
- 32) 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;
- 33) postój pojazdu – unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę;
- 34) pojazd uprzywilejowany – pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi; określenie to obejmuje również

pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego;

- 35) 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;
- 36) zespół pojazdów – pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy to pojazdów złączonych w celu holowania;
- 37) pojazd członowy – zespół pojazdów składający się z pojazdu silnikowego złączonego z naczepą;
- 38) masa własna – masę pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, bez kierującego;
- 39) dopuszczalna masa całkowita – największą określoną właściwymi warunkami technicznymi masę pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze;
- 40) rzeczywista masa całkowita – masę pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy i osób;
- 41) dopuszczalna ładowność – największą masę ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd, która stanowi różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu;
- 42) nacisk osi – sumę nacisków, jaką na drogę wywierają koła znajdujące się na jednej osi.

2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) pojeździe określonego rodzaju – należy przez to rozumieć pojazd w znaczeniu określonym w przepisach ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdu do ruchu;
- 2) drodze krajowej, wojewódzkiej, powiatowej lub gminnej – należy przez to rozumieć drogę publiczną określoną w przepisach ustawy z dnia ... o drogach publicznych.”;

3) w art. 8 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kartę parkingową osobie, o której mowa w ust. 1, wydaje się na podstawie, wydanego przez zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności, orzeczenia o zaliczeniu do znacznego, umiarkowanego, lub lekkiego stopnia niepełnosprawności o przyczynie niepełnosprawności albo na podstawie orzeczenia wydanego przez organy rentowe równoważnego na mocy przepisów szczególnych z orzeczeniami o niepełnosprawności.”;

4) uchyla się art. 10;

5) w dziale I po rozdziale 1 dodaje się rozdział 1a w brzmieniu:

„Rozdział 1a

Zarządzanie ruchem na drogach publicznych

Art. 10a. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest organem zarządzającym ruchem na drogach krajowych, z zastrzeżeniem ust. 4.

2. Marszałek województwa jest organem zarządzającym ruchem na drogach wojewódzkich, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Starosta jest organem zarządzającym ruchem na drogach powiatowych i gminnych, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Prezydent miasta jest organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

5. Funkcje organu zarządzającego ruchem na ogólnodostępnych niepublicznych drogach twardych wykonuje na warunkach wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 10g ust. 2 pkt 2, podmiot zarządzający tymi drogami.

Art. 10b. 1. Organ zarządzający ruchem:

- 1) realizuje czynności organizacyjno-techniczne związane z organizacją ruchu, a w szczególności rozpatruje i zatwierdza projekty organizacji ruchu;
- 2) kontroluje i analizuje istniejącą organizację ruchu w zakresie zgodności z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu oraz pod kątem bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności;
- 3) opracowuje lub zleca opracowanie projektów organizacji ruchu uwzględniając w szczególności wnioski z przeprowadzonych kontroli i analiz;
- 4) wprowadza tymczasowe zakazy lub ograniczenia w ruchu w przypadku zdarzeń, w wyniku których może nastąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, życia lub zdrowia osób oraz wystąpienie szkód materialnych w znacznym rozmiarze.

2. W przypadkach nie cierpiących zwłoki, działania, o których mowa w ust. 1 pkt 4, mogą realizować:

- 1) Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe – w każdej sytuacji;
- 2) zarządcy dróg – w przypadku:
 - a) awarii urządzenia lub obiektu, w pasie drogowym lub w jego pobliżu,
 - b) zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Organ zarządzający ruchem może, wyznaczając termin wykonania żądać od zarządcy drogi:

- 1) wymiany zniszczonych lub uszkodzonych znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu;
- 2) naprawy wadliwie działających urządzeń sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej;
- 3) umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu.

4. Organ zarządzający ruchem współdziała w zakresie wynikającym z realizowanych zadań z:

- 1) zarządcami dróg publicznych oraz niepublicznych dróg położonych w strefie zamieszkania;
- 2) Policją, Inspekcją Transportu Drogowego, Żandarmerią Wojskową lub wojskowymi organami porządkowymi;
- 3) podmiotami zarządzającymi infrastrukturą techniczną, a w szczególności infrastrukturą kolejową i tramwajową;
- 4) innymi organami zarządzającymi ruchem.

Art. 10c. 1. Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzony przez organ zarządzający ruchem projekt organizacji ruchu.

2. Projekt organizacji ruchu na skrzyżowaniu dróg, dla których właściwe są różne organy zarządzające ruchem, zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi wyższej kategorii.

3. W przypadku zamknięcia drogi dla ruchu lub wprowadzenia na drodze ograniczenia ruchu powodującego konieczność prowadzenia objazdów drogami różnej kategorii, czasową organizację ruchu zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla drogi, na której wprowadzono ograniczenia, po uzyskaniu opinii właściwych zarządców dróg.

Art. 10d. 1. Projekt organizacji ruchu przedstawia do zatwierdzenia:

- 1) zarząd drogi – bezpłatnie;
- 2) organ zarządzający ruchem – bezpłatnie;

- 3) inny zainteresowany podmiot – za opłatą stanowiącą przychód organu zarządzającego ruchem,
2. Organ zarządzający ruchem po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu:
 - 1) zatwierdza projekt organizacji ruchu w całości lub w części:
 - a) bez zmian,
 - b) po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu,
 - 2) odsyła projekt w celu wprowadzenia poprawek, uzupełnienia dokumentacji lub uzupełnienia danych, albo
 - 3) odrzuca projekt.
 3. Organ zarządzający ruchem odrzuca projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:
 - 1) zagrożenia bezpieczeństwu ruchu drogowego przez projektowaną organizację ruchu;
 - 2) niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 5.
 4. Organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku:
 - 1) stwierdzenia niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej;
 - 2) stwierdzenia nieefektywności projektowanej organizacji ruchu;
 5. Organ zarządzający ruchem może zatwierdzić projekt organizacji ruchu zawierający nowe, niesprawdzone w krajowej praktyce, rozwiązania techniczne, nieznajdujące podstaw w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz dotyczących warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii wydanej przez jednostki badawczo-rozwojowe, o których mowa w art. 10g ust. 2 pkt 3.
 6. Zatwierdzenie, odesłanie lub odrzucenie projektu organizacji ruchu jest czynnością niestanowiącą decyzji administracyjnej w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 10e. 1. Nadzór nad zarządzaniem ruchem sprawuje:

- 1) minister właściwy do spraw transportu – na drogach krajowych, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu;
 - 2) wojewoda – na pozostałych drogach.
2. Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach:
 - 1) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:
 - a) zgodności z obowiązującymi przepisami,
 - b) bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - 2) może nakazać organowi zarządzającemu ruchem w drodze zarządzenia zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

Art. 10f. 1. Inspekcja Transportu Drogowego wykonuje w imieniu ministra właściwego do spraw transportu czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem, o których mowa w art. 10e ust. 2 pkt 1;

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego występuje do ministra właściwego do spraw transportu z wnioskiem o wydanie nakazu zmiany organizacji ruchu na drodze krajowej, w sytuacji, o której mowa w art. 10e ust. 2 pkt 2;

Art. 10g. 1. Minister właściwy do spraw transportu, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia:

- 1) okresowe ograniczenia ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu niektórych rodzajów pojazdów – mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych lub konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem;
 - 2) lokalne ograniczenie ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu niektórych rodzajów pojazdów – mając na uwadze konieczność zapewnienia porządku, bezpieczeństwa publicznego lub bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, określi w drodze rozporządzenia:
- 1) warunki zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego oraz potrzebę efektywnego wykorzystania dróg publicznych;
 - 2) warunki zarządzania ruchem na ogólnodostępnych niepublicznych drogach twardej – mając na uwadze charakter tych dróg oraz potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa na tych drogach;
 - 3) wymogi dotyczące projektu organizacji ruchu – uwzględniając wszystkie niezbędne informacje dla oceny warunków ruchu drogowego;
 - 4) wykaz jednostek badawczo-rozwojowych wydających opinię w sprawie nowych, niesprawdzonych w krajowej praktyce, rozwiązań technicznych w projektowanej organizacji ruchu, nieznajdujących podstaw w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz dotyczących warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego – uwzględniając:
 - a) posiadanie personelu o odpowiedniej wiedzy w zakresie zarządzania ruchem,
 - b) dysponowanie odpowiednim doświadczeniem i dorobkiem naukowym w zakresie zarządzania ruchem;
- 6) w art. 20 w ust. 6 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
- „4) czterokołowca lekkiego – 40 km/h.”;
- 7) 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 stwierdzający tożsamość.”;
- 8) 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.”;
- 9) art. 40 i 41 otrzymują brzmienie:
- „Art. 40. 1. Kierujący motocyklem lub motorowerem oraz osoba przewożona takimi pojazdami są obowiązani używać w czasie jazdy hełmów ochronnych i kamizelek odbłaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.
2. Kierujący czterokołowcem oraz osoba przewożona takim pojazdem są obowiązani używać w czasie jazdy hełmu ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.
3. Kierujący rowerem oraz osoba przewożona takim pojazdem są obowiązani:

- 1) używać w czasie jazdy hełmu ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym, o ile nie ukończyli 18 lat;
 - 2) używać kamizelek odblaskowych odpowiadającym właściwym warunkom technicznym, podczas jazdy poza obszarem zabudowanym po poboczu lub jezdni.
4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do motocykli fabrycznie wyposażonych w pasy bezpieczeństwa.
5. Przepisu ust. 2 nie stosuje się w odniesieniu do czterokołowców fabrycznie wyposażonych w nadwozie zamknięte i pasy bezpieczeństwa.

Art. 41. 1. Osoba wykonująca roboty lub inne czynności na drodze jest obowiązana używać w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu kamizelek odblaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.

2. Przepis ust. 1, stosuje się poza obszarem zabudowanym, do kierującego pojazdem i innych osób znajdujących się na poboczu lub jezdni po opuszczeniu pojazdu.”;

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

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

11) w art. 61:

- a) uchyla się ust. 11;
- b) dodaje się ust. 15 w brzmieniu:

„15. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia sposób przewozu ładunku, a w szczególności jego mocowanie na pojeździe, mając na celu zapewnienie bezpieczeństwa oraz ochronę środowiska naturalnego.”;

12) art. 64 otrzymuje brzmienie:

„Art. 64. 1. Ruch pojazdu nienormatywnego, jest dozwolony pod warunkiem:

- 1) uzyskania zezwolenia,
- 2) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem,
- 3) przestrzegania warunków przejazdu określonych w zezwoleniu.

2. Zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego wydaje się, po uiszczeniu opłaty, na przejazd po:

- 1) drogach gminnych – dla pojazdu, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od wielkości przewidzianych dla dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t nie więcej jednak niż wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
- 2) drogach powiatowych – dla pojazdu, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od wielkości przewidzianych dla dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t nie więcej jednak niż wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
- 3) drogach wojewódzkich – dla pojazdu, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od wielkości przewidzianych dla dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 lub 10 t nie więcej jednak niż wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;

- 4) drogach krajowych – dla pojazdu, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od wielkości przewidzianych dla dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t nie więcej jednak niż wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
 - 5) drogach na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – dla pojazdu, którego:
 - a) szerokość jest większa od normatywnej i nie przekracza szerokości 3 m,
 - b) długość jest większa od normatywnej i nie przekracza długości normatywnej o 2 m;
 - c) wysokość jest większa od normatywnej i nie przekracza wysokości normatywnej o 0,15 m – dotyczy pojazdów nienormatywnych używanych do przewozu innych pojazdów;
 - 6) wyznaczonej trasie – dla pojazdów nienormatywnych nie wymienionych w pkt 1-5.
3. Zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego wydaje się na:
- 1) czas określony w zezwoleniu – dotyczy zezwoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 1-5;
 - 2) określoną w zezwoleniu liczbę przejazdów – dotyczy zezwoleń, o którym mowa w ust. 2 pkt 6.
4. Zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego, z zastrzeżeniem ust. 5, wydają:
- 1) starosta właściwy ze względu na siedzibę podmiotu, dla którego zezwolenie ma być wydane – dotyczy zezwoleń, o którym mowa w ust. 2 pkt 1-3 i pkt 5;
 - 2) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – dotyczy zezwoleń, o którym mowa w ust. 2 pkt 4 i 6.
5. Dla pojazdu nienormatywnego, którego trasa przejazdu:
- 1) odbywa się wyłącznie po drogach położonych na obszarze miasta na prawach powiatu – zezwolenia, o których mowa w ust. 2 pkt 4 i 6 wydaje prezydent tego miasta,
 - 2) przekracza granicę państwa – zezwolenia, o których mowa w ust. 2 przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może wydać naczelnik urzędu celnego.
6. Zezwolenia, o których mowa w ust. 2 pkt 1-3 wydaje się na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach położonych na obszarze jednostek samorządu terytorialnego wskazanych we wniosku o wydanie zezwolenia.
7. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 6, wydaje się po uzgodnieniu z właściwymi dla trasy przejazdu zarządcami dróg, jeżeli istnieje możliwość wyznaczenia trasy przejazdu, w szczególności ze względu na stan techniczny drogi i innych obiektów budowlanych położonych w jej pobliżu.
8. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 2 pkt 6, określa się warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego, które mogą zawierać w szczególności:
- 1) wymóg pilotowania przez odpowiednio wyposażony i oznakowany inny pojazd;
 - 2) sposób wykorzystania drogi odmienny od wymaganego zasadami ruchu określonymi w przepisach ruchu drogowego.
9. Zezwolenie wydaje się:
- 1) niezwłocznie po złożeniu wniosku o wydanie zezwolenia – dotyczy zezwoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 1-5;
 - 2) bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w terminie 14 dni od złożenia wniosku o wydanie zezwolenia – dotyczy zezwoleń, o którym mowa w ust. 2 pkt 6.
10. Przepis ust. 1 nie dotyczy:
- 1) autobusu – w zakresie zezwoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 1-4;
 - 2) pojazdu, którego szerokość i długość bez ładunku jest normatywna, przewożącego ładunek na zasadach określonych w art. 61 ust. 6, 8 i 9;
 - 3) pojazdu, dla którego wydano decyzję zezwalającą na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie długości pojazdu, o ile nie przekracza on długości uznanej w tej decyzji za normatywną;
 - 4) pojazdu biorącego udział w akcjach ratowniczych;

„2a) żądania okazania dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu zarejestrowanego za granicą, jeżeli pojazd ten nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby nim kierującej;”;

16) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„załącznik do ustawy z dnia

STAWKI OPŁATY ZA PRZEKROCZENIE DOPUSZCZALNEJ WIELKOŚCI PARAMETRU POJAZDU NIENORMATYWNEGO

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka opłaty w zł
1	Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość powiększoną o 2 m	0,15
2	Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem:	
	1) od wartości dopuszczalnej 4,00 m do 4,50 m włącznie	0,15
	2) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,10 m ponad 4,50 m	0,20
3	Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem:	
	1) od wartości 3,0 m do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie	0,20
	2) ponad 3,20 m do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie	0,45
	3) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,50 m ponad 4,50 m	0,40
4	Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi przewidzianych dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	
	1) dla pojedynczej osi nienapędowej za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t:	0,40
	2) dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi mniejszej niż 1,0 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,40
	3) dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,0 m i mniejszej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,70
	4) dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,60
	5) dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,8 m i nie większej niż 2 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,70
	6) dla potrójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,90
	7) dla potrójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m i nie większej niż 1,4 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	1,00
	8) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t:	0,30

	9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1 m i mniejszej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,25
	10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 1 t:	0,25
	11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t, za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 1 t:	0,25
	12) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,40
	13) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,40
5	Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej:	
	1) dla przyczepy dwuosiowej powyżej 18 t za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 18,0 t:	1,20
	2) dla przyczepy trzyosiowej za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 24,0 t:	1,20
	3) dla zespołu pojazdów składającego się z dwuosiowego lub trzyosiowego pojazdu samochodowego i trzyosiowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	4) dla zespołu pojazdów składającego się z trzyosiowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	5) dla pojazdu członowego składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	6) dla pojazdu członowego składającego się z trzyosiowego ciągnika siodłowego i dwu- lub trzyosiowej naczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	7) dla pojazdu członowego składającego się z trzyosiowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy przewożącej 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 44,0 t:	1,20
	8) dla zespołu pojazdów mających 4 osie, składających się z dwuosiowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 36,0 t:	1,20
	9) dla pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy wynosi co najmniej 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 36,0 t:	1,20
	10) dla pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy jest większa niż 1,8 m oraz jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 38,0 t:	1,20

11) dla pojazdu członowego lub zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy, zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 13 marca 2003 r. za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 42,0 t:	1,20
12) dla dwuosowego pojazdu samochodowego za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 18,0 t:	1,20
13) dla trzyosowego pojazdu samochodowego za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 25,0 t:	1,20
14) dla trzyosowego pojazdu samochodowego o osi napędowej wyposażonej w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 26,0 t:	1,20
15) dla czterosiowego pojazdu samochodowego z dwoma osiami kierowanymi, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 32,0 t:	1,20
16) trzyosowego autobusu przegubowego za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 28,0 t:	1,20

Art. 75. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 z późn. zm.⁴) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 pkt uchyla się pkt 25;
- 2) uchyla się art. 13c;
- 3) w art. 18 ust. 2:
 - a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych;”;
 - b) dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) przygotowuje projekty aktów prawnych z zakresu dotyczącego dróg krajowych.”;
- 4) w art. 39 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia lub w sposób niezgodny z przepisami ruchu drogowego;”;
- 5) w art. 40a uchyla się ust. 2.
- 6) w art. 40b ust. 2-4 otrzymują brzmienie:

⁴ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362 i poz. 1364. Nr 169, poz. 1420. Nr 172, poz. 1440 i poz. 1441. Nr 179, poz. 1486 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708.

„2. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej, nacisków osi lub wymiarów pojazdów naczelnicy urzędów celnych wymierzają kary pieniężne ustalone zgodnie z art. 13g ust. 2 i pobierają opłaty za przejazd pojazdu nienormatywnego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

3. Urzędy celne otrzymują prowizję od pobranych kar pieniężnych.

4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość prowizji, o której mowa w ust. 3, oraz sposób jej pobierania i rozliczania z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, ustalając jej wysokość proporcjonalnie do wysokości pobranych opłat.”;

7) w art. 40c ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku stwierdzenia, że pojazd przekracza dopuszczalną masę całkowitą, naciski osi, wymiary lub przejazd pojazdu odbywa się bez zezwolenia wymaganego przepisami o ruchu drogowym, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusz Policji oraz funkcjonariusz Straży Granicznej mają prawo wymierzania i pobierania kary pieniężnej, ustalonej zgodnie z art. 13g ust. 2.”

8) w art. 41:

a) uchyla się ust. 1-3;

b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Dopuszczalne naciski osi dla dróg, o których mowa w ust. 4-6 określa załącznik nr 3 do ustawy.”;

9) uchyla się załącznik nr 1;

10) dodaje się załącznik nr 3 w brzmieniu:

„Załącznik nr 3

DOPUSZCZALNE NACISKI OSI

lp.	dopuszczalne naciski	
1.	dla pojedynczej osi nienapędowej	
a)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	8 t
b)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	10 t
c)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	10 t
2.	dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi mniejszej niż 1,0 m	
a)	suma nacisków osi nienapędowej dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	8,8 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	11 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów	11 t

	o naciskach osi do 11,5 t:	
3.	dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,0 m i mniejszej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	13 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	14,4 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	16 t
4.	dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	14,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	16 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	18 t
5.	dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,8 m i nie większej niż 2 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	14,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	16 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	20 t
6.	dla potrójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	19,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	21 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	21 t
7.	dla potrójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m i nie większej niż 1,4 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	21,8 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	24 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	24 t
8.	dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych	
a)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	8 t
b)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	10 t
c)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	11,5 t
9.	dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1 m i mniejszej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	13 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów	14,4 t

	o naciskach osi do 10,0 t:	
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	16 t
10.	dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	14,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	16 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	18 t
11.	dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne,	
a)	suma nacisków osi, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 7,6 t, dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	15,2 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 8,5 t, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	17 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 9,5 t, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	19 t
12.	dla wielokrotnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych (n) większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	$n^1 \times 6 \text{ t}$
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	$n^1 \times 6,5 \text{ t}$
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	$n^1 \times 7 \text{ t}$
13.	dla wielokrotnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych (n) większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	$n^1 \times 6,5 \text{ t}$
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	$n^1 \times 7,3 \text{ t}$
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	$n^1 \times 8 \text{ t}$

¹⁾ n – liczba osi wielokrotnej

Art. 76. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 170 z późn. zm.⁵⁾ w art. 33 w ust. 2 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) zatwierdzone projekty organizacji ruchu – w przypadku robót budowlanych związanych z drogami publicznymi, z obiektami i urządzeniami służącymi do utrzymania tych dróg, z usytuowanymi w granicach pasa drogowego sieciami uzbrojenia terenu niezwiązanymi

⁵⁾ Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 92, poz. 881, Nr 93, poz. 888, Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 113, poz. 954, Nr 163, poz. 1362, Nr 163, poz. 1364, Nr 169, poz. 1419 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 133, poz. 935.

z użytkowaniem drogi, a w odniesieniu do dróg ekspresowych i autostrad – wraz z obiektami i urządzeniami obsługi podróży, pojazdów i przesyłek;

Art. 77. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.⁶) w art. 39b ust. 1 pkt 11b otrzymuje brzmienie:

„11b) wpływów z opłat i kar określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych oraz wpływów z opłat określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”.

Art. 78. W ustawie z dnia 31 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321 z późn. zm.⁷) w art. 44 dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) wykonywanie innych zadań przewidzianych w odrębnych ustawach;

8) przygotowywanie projektów krajowych wymagań technicznych z zakresu swojej działalności.”.

Art. 79. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.⁸):

1) w art. 50 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) wykonywanie czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;

2) art. 54a otrzymuje brzmienie:

„Art. 54a. 1. Do zadań wojewódzkiego inspektora transportu drogowego także należy wykonywanie czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;

Rozdział 11

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 80. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy, dostosuje statut Transportowego Dozoru Technicznego do przepisów niniejszej ustawy.

Art. 81. 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 gospodarczej, o którym mowa w art. 61.

⁶ Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440 oraz z 2006 r. N 12, poz. 61.

⁷ Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708.

⁸ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 141, poz. 1184, Nr 155, poz. 1297, Nr 163, poz. 1362, Nr 172, poz. 1440 i Nr 180, poz. 1494 i 1497.

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. Przedsiębiorca wpisany do rejestru, o którym mowa w art. 83a ustawy o której mowa w art. 75 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, prowadzący w dniu wejścia w życie ustawy podstawową stację kontroli pojazdów i przeprowadzający na podstawie dotychczasowych przepisów niektóre badania techniczne pojazdów z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów, zachowuje prawo przeprowadzania badań w dotychczasowym nie dłużej do dnia 31 grudnia 2010 r.

4. Przedsiębiorca prowadzący w dniu wejścia w życie przepisów ustawy podstawową stację kontroli pojazdów, która nie wykonywała badań technicznych co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu przystosowanego do zasilania gazem, przed podjęciem przeprowadzania takich badań jest obowiązany uzyskać poświadczenie, o którym mowa w art. 60 ust. 3 pkt 5 ustawy o której mowa w art. 75 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie spełnienia wymagań niezbędnych do ich przeprowadzania oraz zatrudniać diagnostów o odpowiednich uprawnieniach. Poświadczenie wydaje się po dokonaniu sprawdzenia stacji w zakresie spełnienia wymagań do przeprowadzania badań pojazdów zasilanych gazem za opłatą w wysokości 30% opłaty, o której mowa w art. 60 ust. 4.

5. Podmiot, o którym mowa w art. 63, przeprowadzający badania techniczne pojazdów w dniu wejścia w życie przepisów ustawy, jest obowiązany w terminie 12 miesięcy od tego dnia dostosować swoją działalność do wymagań określonych w ustawie.

Art. 82. 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. 43 ust. 1.

Art. 83. 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. 66 ust. 2, w dotychczasowym zakresie.

Art. 84. Sprawy wszczęte a nie zakończone przed dniem wejścia w życie przepisów ustawy z zakresu wynikającego z art. 67, 68, 70, i 79a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, minister właściwy do spraw transportu przekazuje w terminie 30 dni do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 85. Wpisy na listę rzeczoznawców samochodowych i wydane rzeczoznawcom zaświadczenia, zachowują ważność na okres na jaki zostały wydane przez ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 86. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 10 ust. 11 i 12, art. 64, art. 68 ust. 19, 20 i 21, art. 70, art. 84a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym pozostają w mocy w zakresie nie sprzecznym z przepisami ustawy do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych.

Art. 87. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 3, 4, 12-15, 17-21 i 29, art. 2, 5 i 6, które wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2008 r.

UZASADNIENIE
do projektu
ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu.

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

Definicje

Określenie definicji czterokołowca (art. 2 pkt 16 projektu), to coraz bardziej popularny nowy rodzaj środka transportu. Pojazdy tego typu dotychczas nie zdefiniowane podlegały zasadom ogólnym nie zawsze odpowiadającym specyfice użytkowania takiego pojazdu. Zgodnie z projektem będzie wiadomo, jaki jest podział tych pojazdów oraz jakim podlegają rygorom w szczególności w kwestii badań technicznych pojazdów. Czterokołowce lekkie (art. 2 pkt 17 projektu) jako odpowiadające w większości przypadków motorowerom będą podlegać jedynie badaniu technicznemu przed pierwszą rejestracją. Pozostałe czterokołowce jako pojazdy samochodowe o cechach zbliżonych do motocykli lub małych samochodów do przewozu osób będą podlegały jak wszystkie tego rodzaju pojazdy normalnym okresowym badaniom technicznym.

Rozwiązania odnoszące się do procesu utworzenia Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów

Homologacja typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jest administracyjno – techniczną procedurą zatwierdzenia typu co do zgodności z wymaganiami obowiązującymi w danym kraju. Dopuszczanie typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części do użytkowania odbywa się na podstawie decyzji administracyjnej ministra właściwego do spraw transportu (udzielenie homologacji - wydanie świadectwa homologacji). Czynności związane z wykonywaniem zadań wynikających z tej procedury wykonywane przez ministra właściwego do spraw transportu polegają na prowadzeniu bezpośredniej obsługi kilkuset podmiotów gospodarczych związanych z produkcją lub importem pojazdów. Organ administracji centralnej nie powinien wykonywać czynności administracyjno technicznych związanych z bezpośrednią obsługą podmiotów gospodarczych. Badania w ramach homologacji typu prowadzone są we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz w państwach będących Stronami ww. 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 Transportu. Świadectwa homologacji wydane są na podstawie regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ stanowiących załączniki do Porozumienia Genewskiego oraz na podstawie zharmonizowanych dyrektyw Unii Europejskiej. Takie dokumenty uznawane są w międzynarodowym obrocie pojazdami. Homologacja typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jest procedurą łączącą badania techniczne z postępowaniem administracyjnym. Większość państw rozdziela wykonywanie zadań władzy homologacyjnej pomiędzy organ administracji rządowej, któremu przypisuje się zadania związane z nadzorem i legislacją, a wyspecjalizowaną jednostkę, która wykonuje zadania organu i powierza się rolę nadrzędnej placówki technicznej do wykonywania i koordynowania wszelkich działań wykonawczych w tym zakresie. Z reguły jest to renomowana osoba prawna dysponująca wykwalifikowaną i doświadczoną kadrą, uczestniczącą w pracach międzynarodowych organizacji i gremiów opracowujących nowe normy prawne w zakresie homologacji.

Głównym zadaniem takiej placówki jest koordynacja i nadzór nad pracą pozostałych placówek technicznych, upoważnionych do prowadzenia badań cząstkowych. Powierzenie takich zadań jednej placówce w skali państwa podyktowane jest koniecznością zapewnienia sprawnego i odpowiedzialnego funkcjonowania systemu homologacji pojazdów oraz umożliwia stosowanie jednolitych kryteriów we wszystkich sprawach nietypowych lub wymagających jednolitej interpretacji przepisów.

Coraz częściej spotykanym w państwach Unii Europejskiej rozwiązaniem, jest przekazanie takiej placówce większości uprawnień władzy homologacyjnej. Wtedy występuje ona w imieniu władzy homologacyjnej, podejmuje decyzje administracyjne, a przede wszystkim – wydaje, rozszerza i cofa świadectwa homologacji typu pojazdu, prowadząc przy tym krajową ewidencję wydanych świadectw. Zaletą takiego rozwiązania jest pozostawienie w rękach ministerstwa roli organu nadzorująco-kontrolnego wobec placówki wydającej homologacje typu pojazdu oraz co najważniejsze, możliwości pełnienia roli instancji odwoławczej w stosunku do decyzji placówki wydającej homologacje. Taki, dwuinstancyjny tryb wydawania świadectw homologacyjnych, jest preferowany w Unii Europejskiej, ponieważ pozwala na ograniczenie liczby spraw rozpatrywanych przez sądy.

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

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

Analogiczne rozwiązania przyjęte zostały w Holandii, Luksemburgu, Szwecji oraz są przedmiotem prac dostosowawczych w innych państwach.

Ww. placówki dysponują odpowiednim potencjałem kadrowym, organizacyjnym i sprzętowym, a także - odpowiednią bazą lokalową, umożliwiającą uczestnictwo w pracach naukowych i legislacyjnych na skalę międzynarodową. Pracownicy muszą posiadać najwyższe kwalifikacje merytoryczne i językowe oraz wieloletnie doświadczenie w zagadnieniach związanych z międzynarodową homologacją pojazdów wszystkich kategorii. Pełnią oni rolę stałych przedstawicieli kraju w cyklicznie zwoływanych posiedzeniach przedstawicieli państw członkowskich Unii Europejskiej, jak np.: Posiedzenia Władz Homologacyjnych - TAAM (Type-Approval Authorities Meeting), mających na celu rozstrzygnięcie niejasności interpretacyjnych w przepisach, zawłości proceduralnych, czy zdarzających się czasami przypadków szczególnych, nie ujętych w przepisach. Innym przykładem jest udział w pracach Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego – CATP (Committee for Adaptation to Technical Progress) działającego w ramach Komisji Europejskiej.

Projekt ustawy proponuje powołanie Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów stanowiącego wydzieloną część Transportowego Dozoru Technicznego (jest on państwową osobą prawną) do wykonywania części zadań krajowej władzy homologacyjnej (art. 3-5 projektu). Takie rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę, co wiąże się ze zminimalizowaniem kosztów jej powołania. Jednostka ta samodzielnie, w szczególności wydawałaby i cofałaby świadectwa homologacji typu pojazdu oraz przedmiotów wyposażenia lub części, wydawałaby decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania homologacji pojazdu, decyzje na odstępstwo od warunków technicznych oraz zbierałaby i przetwarzała informacje o świadectwach homologacji wydanych zgodnie z europejską procedurą homologacji

o których informacje przekazał producent lub importer pojazdu. Centrum Homologacji wykonywałoby sprawdzenie spełnienia wymagań w celu potwierdzenia czy dany typ pojazdu może otrzymać świadectwo homologacji. Centrum Homologacji prowadziłoby także ewidencję i listę rzeczoznawców samochodowych. Nie są to nowe zadania lub obowiązki nakładane na producentów, importerów lub podmioty dokonujące nabycia wewnątrzspółnotowego nowych typów pojazdów. Zadania dotychczas wykonywane bezpośrednio przez ministra właściwego do spraw transportu, które przeniesione do tworzonego Centrum Homologacji odciążą organ administracji centralnej nie będą wymagały tworzenia dodatkowych struktur w ministerstwie transportu w celu zwiększonego zapotrzebowania na bezpośrednią obsługę podmiotów gospodarczych sektora motoryzacyjnego w tym zakresie. Przeniesienie tych zadań do wykonania przez Centrum Homologacji pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu na sprawne wykonywanie obowiązków władzy homologacyjnej w zakresie nadzoru i implementacji prawa UE do polskiego systemu prawa. W zakresie homologacji pojazdów i warunków technicznych pojazdów prawo unii obejmuje około 300 dyrektyw.

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

Propozycja zawarta w art. 10 projektu wynika z bardzo dużej liczby spraw dotyczących odstępstw od obowiązujących warunków technicznych, których liczba po przystąpieniu Polski do UE wzrosła, określonych zarówno w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.), jak i w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 z późn. zm.), zachodzi pilna potrzeba usprawnienia i przyspieszenia prowadzonych procedur. Przewlekłość tych procedur, w szczególności w stosunku do pojazdów sprowadzanych z państw członkowskich Unii Europejskiej jest istotną barierą w swobodzie przepływu towarów. Wprowadzenie proponowanej zmiany w art. 10 ustawy, pozwoli na wydawanie stosownych odstępstw przez podległą Ministrowi jednostkę. Proces udzielania odstępstw jest procesem pracochłonnym, wyznaczona jednostka musi mieć zagwarantowane środki by nowy system udzielania odstępstw mógł funkcjonować. Przewiduje się, że opłata nie będzie wyższa niż 1000 zł. Taka kwota może zagwarantować ciągłość i sprawność działanie wyznaczonej jednostki w procesie udzielania odstępstw od warunków technicznych.

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

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

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

- uporządkowania przepisów określających obowiązki ustawowe z tym związane,
- uproszczenia procesu rejestracji pojazdów,

- wprowadzenie niezbędnych wymagań wynikających z Konwencji o ruchu drogowym oraz z Dyrektywy 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów.

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

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

Propozycja zawarta w przepisie art. 25 ust. 4 projektu ma na celu wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych w zakresie wykorzystywania w ruchu międzynarodowym pojazdów zarejestrowanych za granicą, w przypadku gdy pojazd nie jest zarejestrowany na nazwisko kierowcy i jest on jedynie użytkownikiem. Jest to zastosowanie postanowień Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., zgodnie z którą państwa strony umowy mają prawo żądać od kierujących takimi pojazdami dokumentu, z którego będzie wynikało prawo do dysponowania nimi. Przepis ten służący celom kontroli ruchu drogowego umożliwi też skuteczniejsze zwalczanie przestępczości samochodowej.

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

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

Zasadniczą zmianą dla procesu rejestracji pojazdów jest, stosownie do treści art. 28 ust. 3, usunięcie dotychczasowego wymagania przedkładania do rejestracji pojazdu, karty pojazdu. Związane to jest również z wyeliminowaniem w nowym brzmieniu rozdziału „Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu” obowiązku wydawania karty pojazdu przez:

- producenta lub importera pojazdu dla nowego pojazdu wprowadzonego przez niego do obrotu handlowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, lub
- starostę przy pierwszej rejestracji pojazdu na terytorium RP.

Nie będzie wobec tego obowiązku dla ministra właściwego do spraw transportu wydania przepisów w sprawach dotyczących karty pojazdu.

Dokument „karta pojazdu” i obowiązki z nim związane zostały wprowadzone ustawą – Prawo o ruchu drogowym w 1999 r. dla dokumentowania historii pojazdu, wobec istniejącego w owym czasie problemu znacznej przestępczości samochodowej i braku centralnej ewidencji pojazdów. Aktualnie w sytuacji realizacji postanowień Porozumienia zawartego w dniu 28 lutego 2007 r. w sprawie współpracy przy integracji i eksploatacji systemów teleinformatycznych centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców oraz systemów do centralnej personalizacji dowodów rejestracyjnych i centralnej personalizacji praw jazdy – dla usprawnienia procesu rejestracji pojazdów – zaproponowano w projekcie ustawy rezygnację z dokumentu „karta pojazdu”. Uwzględniając harmonogram prac wynikający z ww. Porozumienia, mogłoby to nastąpić z dniem 1 stycznia 2009 r. Wzięto przy tym również pod uwagę, że dokument ten nie odpowiada wymaganiom Dyrektywy 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów oraz że był przedmiotem zastrzeżeń Komisji Europejskiej. Mając na uwadze wymagania wymienionej Dyrektywy minister właściwy do spraw transportu wykonując delegację art. 36 ust. 1 ustawy będzie miał alternatywną możliwość określenia wzoru dowodu rejestracyjnego, składającego się z części I i II, w którym część II mogłaby w określonym zakresie pełnić rolę karty pojazdu. Takie rozwiązania zastosowano np. w Austrii i w Niemczech implementując omawiane wymagania. Rozwiązanie to - to element założonego usprawnienia procesu rejestracji pojazdów i obniżenia kosztów związanych z opłatami za wydanie dokumentów rejestracyjnych.

Istotną zmianą wymagań dla rejestracji pojazdów sprowadzonych z zagranicy jest zmiana zaproponowana w art. 28 ust. 5 w pkt 4, polegająca na dopuszczeniu załączenia do wniosku o rejestrację, zamiast dowodu rejestracyjnego, innego dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu za granicą, wydanego tam przez organ właściwy do rejestracji pojazdów - tylko w odniesieniu do pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa trzeciego. Celem tej zmiany jest wdrożenie dyspozycji Art. 5 Dyrektywy Rady, zgodnie, z którą podstawą przerejestrowania pojazdu pochodzącego z innego państwa członkowskiego powinien być dowód rejestracyjny. W art. 28 ust. 5 projektu ustawy przewidziano również w pkt 7-9 wyłączenia związane z art. 34 i 40 tego projektu oraz ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług.

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

Wykonując przyjęte założenia, w art. 29 ust. 7 zaproponowano, że brak dokumentów wymienionych w art. 28 ust. 2 pkt 5-8 nie będzie dla starosty przesłanką dla podjęcia decyzji o odmowie rejestracji pojazdu, a będzie stanowić natomiast o obowiązku zawiadomiania właściwych w sprawach kontroli organów. Zmiana ta jest nie tylko istotna z punktu widzenia usprawnienia rejestracji pojazdu widzianej przez organ rejestrujący i właściciela pojazdu, ale również z punktu widzenia działań kontrolnych, które powinny być podejmowane przez właściwe organy (celne, skarbowe). Dotychczasowe warunkowanie decyzji o rejestracji pojazdów złożeniem właściwych dokumentów, o których mowa w art. 28 ust. 2 pkt 5-8, 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 zawiadomienie 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. 29 i 30 porządkuje sprawy związane z wydaniem nowego dowodu rejestracyjnego nowych tablic rejestracyjnych, określając obowiązek właściciela lub posiadacza pojazdu do złożenia stosownego wniosku oraz przypadki, w których może złożyć taki wniosek. W propozycji tych przepisów uregulowana jest również kwestia pobierania opłaty za wydanie dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych. Z punktu widzenia zasad tworzenia prawa i obowiązków określonych w ww. artykułach jest to istotna propozycja przepisów, jako że sprawy te nie były wcześniej uregulowane w drodze ustawy, określały je przepisy rozporządzeń wykonawczych.

Art. 32-38 projektu ustawy są zgodne z dotychczasowym stanem prawnym. Zmiany związane ze swobodnym przepływem osób i towarów w warunkach naszego członkostwa we Wspólnocie Europejskiej dotyczą **art. 39**. W **art. 39 ust. 1 pkt 2 lit. b** rozszerzono możliwość wyrejestrowania pojazdu z urzędu przez starostę – po otrzymaniu od organu właściwego w sprawie rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim informacji o zarejestrowaniu pojazdu za granicą. Natomiast w **art. 39 ust. 2 pkt 5** wprowadzono możliwość powtórnej rejestracji pojazdu, który wcześniej został wyrejestrowany w związku z wywozem pojazdu z kraju, jeżeli pojazd został zarejestrowany za granicą lub zbyty za granicę.

Biorąc pod uwagę konstytucyjną zasadę poszanowania i nie ograniczania własności – w **art. 41 ust. 1 pkt 3 lit. b** określono, że przy zbyciu pojazdu może być przekazane pozwolenie czasowe, jeżeli pojazd został zbyty w okresie czasowej rejestracji pojazdu. Dotychczasowe przepisy Prawa o ruchu drogowym wskazywały na obowiązek przekazywania nabywcy dowodu rejestracyjnego, co w sytuacji wprowadzenia czasowej rejestracji pojazdu z urzędu, nie zawsze było możliwe do spełnienia.

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

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

Rozwiązania odnoszące się do rozdziału 7 ustawy „Rzeczoznawcy samochodowi”

Przepisy Rozdziału 7 „Rzeczoznawcy samochodowi” wprowadzają zmianę wynikającą z **art. 4 ust. 1 pkt 15** i **art. 5 ust. 1** projektu ustawy, której celem jest poprawa efektywności pracy administracji publicznej. Według zaproponowanej zmiany w **art. 50, 51 i 53** projektu - organem właściwym do prowadzenia listy rzeczoznawców samochodowych i wpisywania na

nią osób spełniających wymagania art. 50 ust. 1 pkt 1-5 jest Dyrektor TDT; dotychczas był to minister właściwy do spraw transportu.

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

Uwzględniając społeczne oczekiwania - w art. 53 ust. 3 zastosowano wyłączenie od stosowania obowiązku posiadania prawa jazdy, określonej w art. 50 ust.1 pkt 2 kategorii, w przypadku rzeczoznawcy samochodowego, któremu ze względu na stan zdrowia cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami.

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

Rozwiązania odnoszące się do procesu badań technicznych pojazdów (Rozdział 8)

Przygotowanie projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu podyktowana jest przede wszystkim potrzebą zmian w systemie badań technicznych pojazdów oraz zmian w systemie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. Poziom badań technicznych wykonywanych przez diagnostów na SKP ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

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

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

Dotychczasowe przepisy Prawa o ruchu drogowym zwalniały pojazdy wyprodukowane lub importowane w ilości jednej sztuki rocznie z badań homologacyjnych. Producenci importerzy wykorzystują tą normę do wprowadzania do obrotu różnych pojazdów z pominięciem szczegółowych badań homologacyjnych. Produkowane w ten sposób pojazdy zwłaszcza do przewozu osób (przebudowa jednostkowa samochodu ciężarowego na autobus) jest niebezpiecznym zjawiskiem powodującym zagrożenie w transporcie tych osób oraz dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotychczasowe badanie takich pojazdów na SKP zostaje zastąpione szczegółowym badaniem co do zgodności z warunkami technicznymi wykonywanym przez jednostkę upoważnioną do badań homologacyjnych. Nowe normy w tym zakresie mają podnieść jakość takich badań zwiększyć zakres badania o sprawdzenia nie możliwe do wykonania na SKP oraz uniemożliwić obchodzenie prawa przez importerów fikcyjnie importujących pojazdy jednostkowe dla obejścia pełnej procedury badawczej. Nowe przepisy zapewnią szczelność systemu dopuszczenia do ruchu pojazdów jednostkowych oraz pojazdów w których dokonano istotnych zmian konstrukcyjnych (zmiana rodzaju pojazdu, zmiana jego masy, zmiana liczby przewożonych osób) które bezpośrednio wpływają na bezpieczeństwo transportu i bezpieczeństwo ruch.

Nowe przepisy nakładają obowiązek przeprowadzenia badania technicznego dla pojazdu wyrejestrowanego który zgodnie z ustawą podlega ponownej rejestracji. Dotychczas przepisy nie regulowały tej sprawy i organy rejestrujące stosowały różną praktykę w kierowaniu na badania techniczne pojazdów wyrejestrowanych przed ich ponowną rejestracją. Projekt reguluje tę sprawę poprzez jednoznaczne nałożenie obowiązku wykonania badania technicznego. Jeżeli pojazd był wyrejestrowany to przed ponownym dopuszczeniem do ruchu musi przejść badanie techniczne żeby jednoznacznie stwierdzić czy odpowiada warunkom technicznym oraz czy może bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym.

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

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

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

Zgodnie z projektem Starosta będzie prowadził ewidencję podmiotów niebędących przedsiębiorcami, którzy wykonują badania techniczne na terenie jego powiatu. Rozwiązanie to zapewni możliwość ewidencjonowania stacji na jednakowych zasadach z przedsiębiorcami oraz stosowania jednolitej numeracji SKP. Obecnie starostowie prowadzą listę stacji prowadzonych przez podmioty nie będące przedsiębiorcami jako wyodrębniony fragment

rejestru działalności regulowanej. W skali kraju zadanie dotyczy prowadzenia ewidencji dla około 100 podmiotów nie jest to dodatkowe zadanie dla Starosty, a jedynie zmiana formuły prowadzonej ewidencji.

Projekt ustawy w art. 60 znosi dotychczasowy stan prawny w zakresie funkcjonowania podstawowych stacji kontroli pojazdów o rozszerzonym zakresie działania. Dotychczasowe przepisy odbierane są jako nierówne traktowanie podmiotów nowo podejmujących działalność w zakresie SKP- ponieważ nie można utworzyć SKP o rozszerzonym działaniu i każda nowa stacja może być jedynie stacją podstawową lub okręgową. Stacje o rozszerzonym zakresie otrzymują okres przejściowy na podjęcie decyzji i dostosowanie się do nowych wymagań funkcjonujących praktycznie od 2004 r. Dla zapewnienia warunków równej konkurencji w sprawie prowadzenia badań technicznych zgodnie z nowym projektem wszystkie SKP będą mogły wykonywać badania techniczne pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.

Mając na uwadze wszystkie negatywne sygnały o działaniu SKP i nierzetelnej pracy diagnostów, jakie docierają do Ministerstwa Transportu oraz są medialnie nagłaśniane, projekt ustawy przewiduje możliwość wykonania sprawdzenia działania SKP w pełnym zakresie przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Negatywny wynik takiego sprawdzenia i stwierdzenie rażących naruszeń w zakresie wykonywania badań technicznych skutkowałby wnioskiem do starosty o zamknięcie takiej stacji. Brak skutecznego nadzoru starosty nad SKP wynikający z trudności w jego wykonywaniu (brak wyszkolonych kadr) oraz w wielu przypadkach nie przywiązywanie do tego zadania należytej uwagi prowadzi do bezkarności wśród przedsiębiorców oraz diagnostów wykonujących badania.

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.

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

Rozwiązania odnoszące się do przepisów karnych (Rozdział 9)

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

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

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

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Zmiany w zasadach zarządzania ruchem na drogach (dot. ITD)

Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu zakłada zmiany w zasadach zarządzania ruchem na drogach. Po pierwsze określono organy zarządzające ruchem, zakresy ich dziania, tryb postępowania przy sporządzaniu, rozpatrywaniu oraz zatwierdzaniu projektu organizacji ruchu, określono organy nadzorujące zarządzanie ruchem oraz zakres ich dziania, określono upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania przepisów w zakresie wprowadzenia okresowych i lokalnych ograniczeń ruchu pojazdów na drogach, warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, wymogów dotyczących projektu organizacji ruchu oraz wykazu jednostek badawczo-rozwojowych wydających opinie w sprawie nowych rozwiązań technicznych w organizacji ruchu. Przepisy dotyczące zarządzania ruchem na drogach dotychczas bardzo szczątkowe w projekcie uzyskują odpowiednią do potrzeb rangę i pozwolą na sprawniejsze wykonywanie obowiązków w tym zakresie. Projekt zakłada także przekazanie wykonania niektórych zadań związanych z nadzorem Ministra Transportu na zarządzanie ruchem na drogach dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Stosownie do art.10f ust. projektu ustawy Inspekcja Transportu Drogowego wykonuje w imieniu ministra właściwego do spraw transportu czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem tj. dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wejście w życie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu a wraz z nią zmiana do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wpłynie na poprawę organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. ITD jako wyspecjalizowana formacja będzie wykonywała swoje czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem w powyższym zakresie.

Jednocześnie Głównemu Inspektorowi przyznano prawo do występowania z wnioskiem do właściwego ministra ds. transportu o wydanie nakazu zmiany organizacji ruchu na drodze krajowej. Wydanie nakazu zmiany organizacji ruchu może nastąpić ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

Stosownie do art. 2 ust. 1 pkt 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym przez zarządzanie ruchem należy rozumieć całokształt działań organizacyjno - technicznych związanych z kierowaniem i sterowaniem ruchem drogowym realizowanych w celu zorganizowania bezpiecznego, efektywnego, minimalizującego uciążliwości dla środowiska naturalnego i społeczności lokalnych ruchu wszystkich jego uczestników.

Natomiast organizacja ruchu to - sposób kierowania i sterowania ruchem drogowym poprzez: a) dobór parametrów geometrycznych drogi i określenie ich wzajemnych relacji, b) ukształtowanie elementów drogi, elementów wyposażenia drogi oraz elementów otoczenia drogi znajdujących się w pasie drogowym, mających wpływ na widoczność i bezpieczeństwo ruchu drogowego, c) umieszczenie znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określenie zasad i sposobu działania sygnalizacji,

znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów mających wpływ na ruch drogowy.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Zaproponowany projekt oddziałuje na:

- 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,
- rzeczoznawców samochodowych, diagnostów, posiadaczy pojazdów oraz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu zostanie zamieszczony w BIP Ministerstwa Transportu.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu spowoduje utworzenie Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów, podmiotu w strukturze organizacyjnej Transportowego Dozoru Technicznego jako właściwego organu w sprawach homologacji pojazdów, odstępstw od warunków technicznych, rzeczoznawców samochodowych oraz wydawania świadectw homologacji oraz 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 Centrum Homologacji będzie mogła być włączona do funkcjonującego w TDT systemu jakości i poddana ocenie przez Polskie Centrum Akredytacji w celu rozszerzenia zakresu akredytacji TDT.

Prawidłowe funkcjonowanie Centrum Homologacji będzie wiązało się ze zmianą Statutu TDT i zwiększenia zatrudnienia w 2008 r. o 10 osób. Współpraca z zagranicą oraz udział w pracach komisji UE i Grup roboczych EKG ONZ związanych z zagadnieniami homologacji będzie należał do zadań istniejących struktur TDT.

Obsługa ww. Centrum Homologacji pod względem finansowym, zaopatrzenia materiałowego, auditu finansowego, kontroli wewnętrznej i innym, będzie wykonywana przez istniejące w strukturach TDT wydziały i stanowiska pracy. Usprawni to funkcjonowanie Centrum Homologacji i obniży koszty jego utworzenia.

TDT posiada kadre, która w pierwszej fazie zaangażuje się do tworzenia i funkcjonowania Centrum Homologacji, natomiast docelowo przewiduje się zatrudnienie nowych pracowników.

Biorąc pod uwagę dodatkowe zadania, a także przewidywany wzrost liczby pracowników Centrum Homologacji niezbędne jest zatrudnienie co najmniej 10 osób do realizacji zadań przypisanych Centrum Homologacji.

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**,

łącznie kwota jaka powinna zostać przewidziana dla Transportowego Dozoru Technicznego na utworzenie i utrzymanie jednego stanowiska pracy oraz koszty osobowe pracownika w roku 2008 wykonującego zadania Centrum Homologacji 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 zatrudnionych w Centrum Homologacji oraz wyposażenie ich stanowisk pracy na 2008 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 5500,00zł/wyjazd/osobę; szacujemy iż kwota wydatków przeznaczonych na delegacje zagraniczne wyniesie **110 000,00 zł**.

Łącznie koszty utrzymania Centrum Homologacji na 2008 r. wyniosą 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. 65 ust.1 proponowanej ustawy, niezależnie od czynności kontrolnych przeprowadzanych na podstawie porozumień, o których mowa w art. 62 ust. 4 i art. 64 ust. 4, Dyrektor TDT będzie miał prawo wykonać nie częściej niż raz w roku kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

- 1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 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 31.07.2007 r. liczba stacji prowadzących działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów wynosi 3500.

Uwzględniając taką ilość stacji oraz przy założeniu (na podstawie proponowanego art. 65 ust. 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. 875 stacji (należy również uwzględnić, że może zaistnieć sytuacja wymagająca kontroli wszystkich SKP w ciągu

jednego roku, tj. 3500). Do tej ilości należy dodać jeszcze stacje kontroli pojazdów, które z mocy art. 64 ust.1 proponowanej ustawy będą dodatkowo nadzorowane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (dotyczy to stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez szkoły oraz stacje kontroli pojazdów prowadzonych przez jednostki sektora finansów publicznych oraz jednostki ochrony przeciwpożarowej), to jest 100 stacji. W sumie daje to co roku 975 stacji. 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. 60 ust. 3 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 0,7846 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) = 105,92 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 105,92 zł + 582,00 zł + 291,00 zł = 978,92 zł x 975 stacji rocznie = 954 447,00 zł

Z powyższego zestawienia wynika, że dodatkowe czynności kontrolne obciążąłyby Transportowy Dozór Techniczny w wysokości 954 447,00 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 dozorcze 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 dozorcze technicznym.

Przychodami TDT będą m.in.:

- 1) przychody z opłat, o których mowa w art. 23, ust. 1 pkt 3 lit. a), b), d), ust. 2 pkt 2, ust. 5 pkt 2;
- 2) przychody z opłat, o których mowa w art. 60 ust.4 oraz art. 66 ust. 3.

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 dozorcze 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 prowadzeniem Centrum 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 odstąpienia od warunków technicznych:

– 60 000 zł,

Planowane wpływy na 2008 r. z działalności Centrum Homologacji (a+b+c+d+e+f) wyniosą 1 615 220,00 zł.

Wpływy z działalności Centrum Homologacji należy pomniejszyć o opłatę katalogową (art. 20 ust. 5), 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 1400 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). W przypadku podniesienia tej kwoty zostaną pokryte tylko częściowe 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 sprawdzanych SKP już działających (mogą być

tylko sprawdzenia nowych stacji, 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, 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.

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy dotyczących stacji kontroli pojazdów spowoduje konieczność zwiększenia wydatków ponoszonych przez TDT. Spowodowane to będzie dodatkowymi czynnościami w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Zgodnie z art. 65 ust.1 proponowanej ustawy, niezależnie od czynności kontrolnych przeprowadzanych na podstawie porozumień, o których mowa w art. 62 ust. 4 i art. 64 ust. 4, Dyrektor TDT będzie miał prawo wykonać nie częściej niż raz w roku kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

- 1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 60 ust. 3 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 możemy stwierdzić, iż na podstawie ewidencji prowadzonej przez TDT na dzień 31.07.2007 r. liczba stacji prowadzących działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów wynosi 3500.

Uwzględniając taką ilość stacji oraz przy założeniu (na podstawie proponowanego art. 65 ust. 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. 875 stacji (należy również uwzględnić, że może zaistnieć sytuacja wymagająca kontroli wszystkich SKP w ciągu jednego roku, tj. 3500). Do tej ilości należy dodać jeszcze stacje kontroli pojazdów, które z mocy art. 64 ust.1 proponowanej zmiany do ustawy będą dodatkowo nadzorowane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (dotyczy to stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez szkoły oraz stacje kontroli pojazdów prowadzonych przez jednostki sektora finansów publicznych oraz jednostki ochrony przeciwpożarowej), to jest 100 stacji. W sumie daje to co roku 975 stacji. 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 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:

- 4) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 60 ust. 3 pkt 5 ustawy;
- 5) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
- 6) 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:

- 4) Koszt dojazdu: 135km (z siedziby TDT do SKP) x 0,7846 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) = 105,92 zł,
- 5) Czas pracy zespołu: 6h (3h x 2 osoby) x 97 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 582,00 zł,
- 6) Czas dojazdu zespołu: 2h x 97 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 291,00 zł,

RAZEM 105,92 zł + 582,00 zł + 291,00 zł = 978,92 zł x 975 stacji rocznie = 954 447,00 zł

Z powyższego zestawienia wynika, że dodatkowe czynności kontrolne obciążąby Transportowy Dozór Techniczny w wysokości 954 447,00 zł rocznie przy założeniu, że kontroli będzie poddanych 25% stacji.

TDT jest państwową osobą prawną oraz zgodnie z art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. nr 122, poz. 1321 z późn. zm.) TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową jak również w związku z art. 42 ust.3 ustawy TDT nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT, należałoby zabezpieczyć środki finansowe dla TDT na wykonywanie projektowanych zadań.

Jednym ze źródeł finansowania tego zadania byłoby podniesienie opłaty za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów na potrzeby wydania poświadczenia z kwoty 700 zł do co najmniej 1000 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). W przypadku podniesienia tej kwoty zostaną pokryte tylko częściowe koszty związane z kontrolą SKP.

Przepisy projektowanej ustawy spowodują konieczność zwiększenia wydatków budżetowych na dodatkowe zatrudnienie w Inspekcji Transportu Drogowego. Powyższe podyktowane jest tym, iż katalog podstawowych zadań dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego, a co za tym idzie i dla wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, został rozszerzony poprzez dodanie przepisów w art. 10 b ust. 4 pkt 2), art. 10f ust. 1-2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Jednocześnie rozszerzono art. 50 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym o nową kompetencję dla ITD w postaci wykonywania czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. W związku z tym, iż ITD wykonuje w imieniu ministra właściwego do spraw transportu czynności z zakresu

nadzoru nad zarządzaniem ruchem, a także że Główny Inspektor Transportu Drogowego występuje do ministra właściwego do spraw transportu z wnioskiem o wydanie nakazu zmiany organizacji ruchu na drodze krajowej spowoduje konieczność zatrudnienia i przeszkolenia nowych osób. Celowym wydaje się utworzenie 100 nowych miejsc pracy dla inspektorów transportu drogowego oraz 10 etatów w centrali GITD. Ponadto uzasadnionym wydaje się, iż prace z zakresu nadzoru mieliby wykonywać przeszkoleni inspektorzy transportu drogowego, gdyż ich wiedza i znajomość problematyki pozwoli na dokonanie poprawnej oceny organizacji ruchu w zakresie: zgodności z obowiązującymi przepisami, a także bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dotychczasowe doświadczenia i wskaźniki statystyczne pokazują, że Inspekcja Transportu Drogowego - jakkolwiek jest bardzo skuteczną i sprawną formacją kontrolną - nie jest w stanie - przy aktualnym stanie etatowym - sprostać nowemu wymaganiu wypływającemu z projektowanych przepisów ustawy. Obecny stan 320 inspektorów zatrudnionych w tej służbie nie może efektywnie skontrolować setek tysięcy pracowników zatrudnionych w transporcie drogowym, w tym kierowców i ich pojazdów wykonujących miliony ton przewozów w relacjach międzynarodowych i na krajowym rynku przewozów drogowych, osób i rzeczy, jak również kierowców i pojazdów z zagranicy poruszających się po obszarze RP oraz tranzytem. Dodanie nowej kompetencji w postaci wykonywania czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, z jednej strony podniesie skuteczność tego nadzoru, z drugiej zaś wywoła konieczność zaangażowania dodatkowej kadry pracowników w ITD, a co za tym idzie i w GITD. W przypadku założenia, iż główny ciężar nadzoru w powyższym zakresie spoczywać miałby tylko na Inspekcji, należałoby zasadniczo, kilkakrotnie zwiększyć jej liczebność i przeszkolić wszystkich nowych inspektorów w tym zakresie.

Efektywne i skuteczne wykonywanie dotychczasowych i zwiększonych zasadniczo zadań z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych, w praktyce wyłącznie siłami Inspekcji, wymaga podjęcia w trybie pilnym decyzji o zmianie naliczeń kadrowych w zakresie tej formacji. Uzasadnionym rozwiązaniem jest utworzenie nowych etatów dla setki inspektorów (zatrudnionych w 16 wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego transportu drogowego) oraz 10 etatów w centrali GITD. Przy aktualnym stanie kadr Inspekcji, jej skuteczność w zakresie przyjęcia na siebie nowej kompetencji jest obecnie w praktyce wysoce iluzoryczna. Przy jednoczesnym niezbędnym wzmocnieniu kadrowym tej wysoce wyspecjalizowanej formacji, jaką jest Inspekcja, możliwe będzie osiągnięcie naprawdę wysokich efektów zarówno w postaci zwiększenia liczby punktów kontrolnych, prawidłowym rozplanowaniu ruchu na drogach, a przy tym skutecznego reagowania na ustalenia zasad zarządzania ruchem, poprawy egzekwowania przepisów prawa, jak i zmniejszenia liczby naruszeń przepisów prawa w dalszej perspektywie.

Jak wspomniano wyżej, dla wykonania zadań przewidzianych przepisami niniejszego projektu ustawy, niezbędne jest stworzenie 100 nowych etatów dla inspektorów transportu drogowego. Trzeba podkreślić, że roczne wydatki bieżące związane z zatrudnieniem jednego inspektora kształtują się na poziomie około 78 tys. zł, a dochody budżetu państwa realizowane w ciągu roku z tytułu kar pieniężnych nakładanych przez jednego inspektora w roku 2006 osiągnęły poziom około 220 tys. zł. Trzeba podkreślić, iż wyszkoleni inspektorzy transportu drogowego stanowią specjalistyczną służbę kontrolną, która jest w stanie określić organizację prawidłowości ruchu drogowego w odniesieniu do obowiązujących przepisów oraz sytuacji na drogach. Łatwo zauważyć, że przyjęcie powyższego rozwiązania polegającego na wykorzystaniu doświadczeń inspekcji do realizacji tego zadania skutkować będzie wzrostem wpływów netto do budżetu państwa oraz poprawą bezpieczeństwa na drogach a także możliwością zrealizowania zapisów w dokumentach unijnych co do wzmocnienia

bezpieczeństwa oraz zmniejszeniu degradacji dróg publicznych, czytelniejszych zasady ruchu.

Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym zatrudnienie pracownika na stanowisku inspektora transportu drogowego poprzedzone jest skierowaniem go na sześciomiesięczny kurs specjalistyczny dla kandydatów na inspektorów.

Informacje dotyczące przeprowadzonej kalkulacji przewidywanych kosztów finansowych projektu w latach 2008 i 2009 związanych z dodatkowym zatrudnieniem w Inspekcji Transportu Drogowego, przedstawia poniższa tabela.

Wydatki dotyczące (w zł):		2008 r.	2009 r.
przydzielania 100 etatów inspektorów transportu drogowego w tym:	koszt kursu specjalistycznego	1 150 000,00	0,00
	koszt corocznych szkoleń	0,00	51 562,00
	wynagrodzenia osobowe inspektorów	3 465 000,00	4 620 000,00
	pochodne od wynagrodzeń	679 688,00	906 250,00
	zakup umundurowania	335 000,00	170 313,00
	pierwsze wyposażenie inspektorów	28 750,00	0,00
	inne wydatki bieżące	1 150 000,00	1 725 000,00
	zakup pojazdów specjalistycznych	5 312 500,00	1 062 500,00
	zakup komputerów przenośnych z oprogramowaniem	1 450 000,00	362 500,00
	RAZEM	13 570 938,00	8 898 125,00
OGÓLEM: dochód do budżetu państwa		4 750 000,00	19 000 000,00
RÓŻNICA: pomiędzy wydatkami poniesionymi na projekt a dochodem dla budżetu państwa		-8 820 937,50	+ 10 101 875,00

Jak wynika z powyższego zestawienia, bardzo duży udział w przewidywanych wydatkach stanowią jednorazowe wydatki związane z organizacją kursu specjalistycznego oraz wydatki majątkowe przeznaczone na zakup wyposażenia dla nowozatrudnionych inspektorów transportu drogowego, w szczególności pojazdów specjalistycznych oraz sprzętu komputerowego wraz z niezbędnym oprogramowaniem, niezbędnych do przeprowadzenia inspekcji oraz formułowanie konstruktywnych wniosków w zakresie zarządzania ruchem.

Inspektorzy transportu drogowego zatrudnieni są na podstawie przepisów ustawy o służbie cywilnej. Wynagrodzenia inspektorów ustalane są na podstawie tabeli nr IV, znajdującej się w załączniku nr 1 do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2007 r. w sprawie określenia stanowisk urzędniczych, wymaganych kwalifikacji zawodowych, stopni służbowych urzędników służby cywilnej, mnożników do ustalania wynagrodzenia oraz szczegółowych zasad ustalania i wypłacania innych świadczeń przysługujących członkom korpusu służby cywilnej (Dz. U. z 2007r., Nr 12, poz. 79).

Grupa stanowisk	Stanowisko	Wymagane kwalifikacje
1	2	3
I. Wszystkie komendy, inspektoraty i inne jednostki organizacyjne stanowiące aparat pomocniczy kierowników zespolonych służb, inspekcji i straży wojewódzkich oraz kierowników powiatowych służb, inspekcji i straży		
II. Wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego		
Stanowiska samodzielne w służbie cywilnej	starszy inspektor transportu drogowego	wykształcenie wyższe
Stanowiska specjalistyczne w służbie cywilnej	inspektor transportu drogowego, młodszy inspektor transportu drogowego	wykształcenie średnie

Podczas planowania wynagrodzeń inspektorów transportu drogowego uwzględniano wynagrodzenia członków korpusu służby cywilnej w całej Inspekcji Transportu Drogowego (z uwagi na fakt podlegania wojewódzkich inspektorów transportu drogowego Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w latach 2004-2006).

W trakcie planowania wynagrodzeń przewidywano około 10% wzrost wynagrodzeń inspektorów ITD, z uwagi na ich specjalistyczne przeszkolenie (celem zmotywowania ich do pozostania w pracy w ITD po ukończeniu szkolenia).

Wysokość wynagrodzenia stanowi:

- 3200 zł – wynagrodzenie zasadnicze (+ składki ZUS);
- 160 zł – dodatek stażowy 5% (+ składki ZUS) – *przewiduje się, że przeciętny dodatek stażowy inspektora wynosi 5 %, z uwagi na ustawowo określone wymagania tj. 25 rok życia, wykształcenie średnie maturalne;*
- 490 zł – dodatek inspekcyjny – *przewiduje się przeciętny dodatek inspekcyjny w wysokości 15% wynagrodzenia zasadniczego.*

Przewidziana wysokość przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego uwzględnia również możliwość przydzielenia inspektorom wykonującym czynności kontrolne przysługuje miesięczny dodatek inspekcyjny do wynagrodzenia w wysokości do 100 % wynagrodzenia na podstawie art. 78 ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dodatkowo przewidziany wzrost wynagrodzenia inspektorów transportu drogowego ma charakter antykorupcyjny, biorąc w szczególności pod uwagę fakt dwukrotnie wyższego poziomu przeciętnego wynagrodzenia kierowcy (zatrudnionego w transporcie drogowym) w stosunku do wynagrodzenia inspektora transportu drogowego.

Ponadto w tabeli dotyczącej kosztów w pozycji „inne wydatki bieżące” w 2008 r. uwzględniono około 66% poziom wydatków w stosunku do roku 2009, kiedy przewidywane jest pełne obsadzenie nowych 100 etatów inspektorów transportu drogowego. Wydatki te

obejmują wydatki przeznaczone na zapewnienie odpowiednich warunków pracy inspektorów m.in. materiały biurowe, zakup energii, opłaty za czynsz, opłat i podatków. Związane są one także z użytkowaniem pojazdów oraz maszyn i urządzeń. Wydatki te dotyczą w większości obsługi inspektorów jako pracowników. W „innych zakupach majątkowych” uwzględniono również między innymi zakup wyposażenia kontrolnego inspektorów.

Odnośnie kosztów szkoleń - koszt udziału 1 kandydata na inspektora ITD w sześciomiesięcznym kursie specjalistycznym wynosi 11 426, 80 zł. Koszty te uwzględniają: wynajem sal wykładowych, bazy noclegowej oraz wyżywienia, umowy o dzieło z wykładowcami, a także materiałów szkoleniowych. Poza tym inspektorzy transportu drogowego na podstawie art. 76. ust. 3 ustawy o transporcie drogowym podlegają co najmniej raz w roku szkoleniu organizowanemu przez Głównego Inspektora w celu podniesienia poziomu wiedzy fachowej. Przewidywany koszt corocznego doszkolenia dla 100 inspektorów wynosi na dzień dzisiejszy 51 tys. zł rocznie, zawiera przede wszystkim wynagrodzenie wykładowców, opłaty związane z zapewnieniem bazy noclegowej i wyżywienia.

Ponadto, zwiększenie liczby inspektorów transportu drogowego i częstotliwości kontroli w zakresie zarządzania ruchem, przyczynić się powinno do ograniczenia liczby zdarzeń drogowych z udziałem kierowców samochodów ciężarowych i autobusów, czego efekty będą odczuwalne i dla budżetu państwa i dla społeczeństwa, dzięki obniżeniu kosztów ponoszonych przez służbę publiczną na leczenie ofiar wypadków, wypłaty rent, zasiłków chorobowych i innych świadczeń dla osób poszkodowanych. Według szacunków Unii Europejskiej koszt społeczny jednej ofiary śmiertelnej to ok. 1 mln euro. Kolejne spodziewane pozytywne skutki wzrostu skuteczności i efektywności kontroli w warunkach zwiększonej liczebności inspektorów to ograniczenie zjawiska degradacji dróg poprzez intensyfikację częstotliwości ważenia pojazdów oraz uzyskanie większego wpływu na ograniczenie „szarej strefy” w zakresie przewozu osób i towarów.

Wprowadzenie w życie przepisów projektowanej ustawy w związku z poważnym wzrostem obowiązków Głównego Inspektora, wymusi utworzenie stu nowych miejsc pracy dla inspektorów dla realizacji zadania oraz wystąpi konieczność zwiększenia wydatków budżetowych na dodatkowe zatrudnienie w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. W związku z tym konieczne wydaje się przeznaczenie także 10 etatów na działalność GITD. Podkreślenia wymaga, iż w chwili obecnej zgodnie z art. 54 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym Główny Inspektor Transportu Drogowego:

- 1) opracowuje kierunki działania Inspekcji w porozumieniu z organizacjami zrzeszającymi przewoźników o zasięgu ogólnokrajowym i plany kontroli o znaczeniu ogólnokrajowym, zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) określa metody i formy wykonywania zadań przez Inspekcję, w zakresie nieobjętym innymi przepisami wydanymi na podstawie ustawy;
- 3) organizuje kursy specjalistyczne i szkolenia inspektorów;
- 4) przygotowuje projekty aktów prawnych w zakresie kontroli przewozów drogowych.

Mając na uwadze przewidywany wzrost obowiązków dla ITD związanych z dodaniem nowej kompetencji w postaci wykonywania czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem, niezapewnienie środków na zwiększenie zatrudnienia spowoduje zagrożenie realizacji obowiązków nałożonych przepisami ustawy. Zwiększenia zatrudnienia w 2008 r. o 10 osób w GITD wymaga stworzenia stanowisk pracy dla wykonania poniższych zadań: - bieżącej koordynacji szkoleń inspektorskich, kontroli wewnętrznej GITD, wydawania uprawnień, obsługi finansowo – kadrowej, zamówienia publiczne oraz rozliczanie delegacji służbowych, tryb odwoławczy, kontakty z wojewódzkimi inspektoratami transportu

drogowego, nadzór nad wykonywaniem zadań, kontakty z organami naczelnymi, organami centralnymi oraz jednostkami samorządu terytorialnego. Przy założeniu, że:

- średnia miesięczna płaca wynosi 3600, 00 brutto,
- średni koszt utrzymania pracownika w miesiącu wynosi 1737,00 zł brutto,
- pochodne od wynagrodzeń (składki na ubezpieczenia społeczne 17,23 % wynagrodzenia, składki na Fundusz Pracy 2, 45 %) - ok. 720 zł miesięcznie,

łącznie kwota jak powinna zostać przewidziana w budżecie państwa na utworzenie i utrzymanie jednego stanowiska pracy oraz koszty osobowe pracownika w roku 2008, wyniesie 72 700 zł w skali roku, a dla 10 etatów – 727 000 zł. Jednorazowy koszt utworzenia stanowiska pracy szacuje się w wysokości 5 806 zł brutto/l; dla 10 pracowników = 58060 zł. Łączna kwota wydatków budżetowych na 10 etatów dla dodatkowych pracowników GITD(wynagrodzenia) oraz wyposażenie ich stanowisk pracy szacowana jest na rok 2008, na poziomie ok.785 060 (727 000 + 58 060).

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie ww. ustawy nie wpłynie na rynek pracy.

Wejście w życie ustawy nie spowoduje dodatkowych kosztów dla przedsiębiorców transportu drogowego, nie wpłynie negatywnie na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Nie wywoła skutków wpływających na sytuację i rozwój regionalny. Wejście w życie niniejszej ustawy spowoduje utworzenie 100 nowych etatów na stanowisku inspektora transportu drogowego w 16 wojewódzkich inspektoratach, co pozwoli na zatrudnienie tej właśnie liczby osób. Wejście w życie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu a wraz z nią zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wpłynie na poprawę organizacji ruchu w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami i polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. ITD jako wyspecjalizowana służba kontrolna będzie wykonywała swoje czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem w powyższym zakresie. Jednocześnie Głównemu Inspektorowi przyznano prawo do występowania z wnioskiem do właściwego ministra ds. transportu o wydanie nakazu zmiany organizacji ruchu na drodze krajowej. Wydanie nakazu zmiany organizacji ruchu może nastąpić ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.

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.