

USTAWA

z dnia2011 r.

o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego^{1), 2)}

Rozdział 1

Przepisy ogólne

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

2. Zadania samorządu województwa, o których mowa w art. 130 ust. 2, art. 131 ust. 4 i art. 132 ust. 2, są zadaniami z zakresu administracji rządowej.

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

- 1) cecha identyfikacyjna – numer VIN albo numer rozpoznawczy;
- 2) kategoria pojazdu – klasyfikacja pojazdu według wymagań homologacyjnych;
- 3) nowy pojazd – pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany;

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

- 1) dyrektywę Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57 z 02.03.1992, str. 27, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 359, z późn. zm.),
- 2) dyrektywę Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 1.6.1999, str. 57, z późn. zm.; Dz. Urz. Polskie Wydanie Specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, z późn. zm.),
- 3) dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 09.05.2002, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 29, str. 399),
- 4) dyrektywę 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. WE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 311, z późn. zm.),
- 5) dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007 r., str. 1),
- 6) dyrektywę 2009/40 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. UE L 141 z dnia 06.06.2009 r., str. 12),

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

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, ustawę z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej, ustawę z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej, ustawę z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Systemie Informacji Wizowej, ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, ustawę z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej, ustawę z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, ustawę z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

- 4) numer VIN – numer identyfikacyjny pojazdu nadany i umieszczony przez producenta;
- 5) opłata ewidencyjna – opłata stanowiąca przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾);
- 6) opłata katalogowa – opłata uiszczana za zamieszczenie danych o pojeździe w katalogu pojazdów;
- 7) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;
- 8) pojazd kompletny – pojazd, który w celu spełnienia wymagań technicznych oraz uzyskania założonych cech użytkowych, nie wymaga kompletacji;
- 9) pojazd marki „SAM” – pojazd zbudowany przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy, konstrukcji własnej;
- 10) pojazd produkowany w małych seriach – pojazd produkowany w limitowanej liczbie, określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1;
- 11) pojazd niekompletny – pojazd, który w celu spełnienia wymagań technicznych oraz uzyskania założonych cech użytkowych powinien przejść co najmniej jeden etap kompletacji;
- 12) pojazd skompletowany – pojazd, który w celu spełnienia wymagań technicznych oraz uzyskania założonych cech użytkowych powstał w wyniku co najmniej jednego etapu kompletacji;
- 13) pojazd z końcowej partii produkcji – pojazd będący częścią zapasów producenta, który nie spełnia wymagań technicznych z powodu zmiany warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu, a świadectwo to utraciło ważność;
- 14) świadectwo homologacji typu – świadectwo homologacji typu EKG ONZ, świadectwo homologacji typu pojazdu, świadectwo homologacji typu WE albo świadectwo homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem;
- 15) świadectwo homologacji typu EKG ONZ – dokument wydany przez właściwy organ państwa-strony 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), zwanego dalej „Porozumieniem”, stwierdzający, że typ przedmiotu wyposażenia lub części spełnia wymagania określone w regulaminach EKG ONZ stanowiących załączniki do tego Porozumienia;

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013 i Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 30, poz. 151

- 16) świadectwo homologacji typu pojazdu – dokument wydany przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzający, że typ pojazdu spełnia wymagania krajowej procedury homologacji typu pojazdu;
 - 17) świadectwo homologacji typu WE – dokument wydany przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej stwierdzający, że typ pojazdu, typ przedmiotu jego wyposażenia lub części, spełnia wymagania zharmonizowanej unijnej procedury homologacji typu;
 - 18) świadectwo homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem – dokument wydany przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzający, że typ dodatkowego układu zasilania gazem spełnia wymagania krajowej procedury homologacji typu;
 - 19) typ pojazdu – oznaczenie pojazdów jednej kategorii pojazdu, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1;
 - 20) urządzenie pośredniego widzenia – urządzenie służące do obserwacji obszaru znajdującego się obok, z przodu lub z tyłu pojazdu, niewidocznego bezpośrednio z miejsca kierowcy;
 - 21) wprowadzenie do obrotu – odpłatne albo nieodpłatne przekazanie pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej użytkownikowi;
 - 22) wariant pojazdu – oznaczenie pojazdów jednego typu, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem istotnych cech, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1;
 - 23) wersja pojazdu - oznaczenie pojazdów jednego wariantu, o kompletacji określonej w opisie technicznym typu pojazdu w świadectwie homologacji typu pojazdu albo świadectwie homologacji typu WE pojazdu.
2. Użyte w ustawie skróty oznaczają:
- 1) EKG ONZ – Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych;
 - 2) numer rozpoznawczy – numer nadwozia, podwozia albo ramy.
3. Ilekroć w ustawie jest mowa o pojeździe określonej konstrukcji, rodzaju, podrodzaju i przeznaczeniu – należy przez to rozumieć pojazd w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Rozdział 2

Warunki techniczne pojazdów

Art. 3. 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 dopuszczalny poziom
- 3) nie powodowało emisji szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym dopuszczalną wielkość;

- 4) nie powodowało wycieku szkodliwych substancji lub płynów eksploatacyjnych;
- 5) nie powodowało niszczenia drogi;
- 6) zapewniało dostateczne pole widzenia dla kierowcy, w tym poprzez urządzenie pośredniego widzenia;
- 7) zapewniało łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu;
- 8) nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych w stopniu przekraczającym dopuszczalną wielkość.

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

- 1) szczegółowe warunki techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 1-3 – dotyczy pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) warunki techniczne określone w odpowiednich:
 - a) przepisach Unii Europejskiej – dotyczy pojazdu zarejestrowanego w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim,
 - b) postanowieniach ratyfikowanych umów międzynarodowych, których stroną jest Rzeczpospolita Polska – dotyczy pojazdu zarejestrowanego w państwie niebędącym państwem członkowskim.

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

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

5. Zabrania się:

- 1) umieszczania wewnątrz i na zewnątrz pojazdu wystających spiczastych albo ostrych części lub przedmiotów, które mogą spowodować uszkodzenie ciała osób znajdujących się w pojeździe lub innych uczestników ruchu;
- 2) stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko;
- 3) stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części nieodpowiadających warunkom technicznym określonym w ustawie, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz wiążących Rzeczpospolitą Polską postanowieniach ratyfikowanych umów międzynarodowych dotyczących homologacji przedmiotów wyposażenia lub części;
- 4) umieszczania w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych lub sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie;
- 5) wyposażania pojazdu w urządzenie informujące o działaniu sprzętu kontrolno-pomiarowego używanego przez organy kontroli ruchu drogowego lub działanie to zakłócające albo przewożenia w pojeździe takiego urządzenia w stanie wskazującym na gotowość jego użycia;
- 6) wymiany nadwozia pojazdu posiadającego numer VIN albo numer nadwozia;

7) dokonywania zmian konstrukcyjnych pojazdu zmieniających jego rodzaj, masę lub naciski osi, liczbę miejsc przeznaczonych do przewozu osób, lub dokonywania zabudowy pojazdu, z wyjątkiem:

- a) nowego pojazdu, na którego typ po dokonanych zmianach zostało wydane świadectwo homologacji typu lub zmieniono wydane świadectwo homologacji typu,
- b) pojazdu, który po dokonanych zmianach uzyskał dopuszczenie jednostkowe pojazdu.

6. Przepis ust. 5 nie dotyczy pojazdu:

- 1) zabytkowego – w zakresie pkt 1 – 4, z zastrzeżeniem, że w przypadku pkt 4 obowiązuje zakaz korzystania z tych urządzeń podczas jazdy i postoju;
- 2) specjalnego lub używanego do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej i jednostek ochrony przeciwpożarowej – w zakresie pkt 1,3 – 5 i 7.

Art. 4. Autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej może wynosić 100 km/h, powinien spełniać dodatkowe warunki techniczne w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11.

Art. 5. 1. Autobus zaliczony do kategorii pojazdu M₂ lub M₃ powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający prędkość do 100 km/h.

2. Pojazd zaliczony do kategorii pojazdu N₂ lub N₃ powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający prędkość do 90 km/h.

3. Ogranicznik prędkości może być montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną.

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

- 1) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej i jednostek ochrony przeciwpożarowej;
- 2) zabytkowego;
- 3) nierozwijającego, ze względów konstrukcyjnych, prędkości większej niż odpowiednio określona w ust. 1 i 2;
- 4) producenta lub jednostki organizacyjnej producenta w celu umożliwienia przeprowadzania odpowiednich badań;
- 5) przeznaczonego wyłącznie do robót publicznych na obszarach miejskich;

Art. 6. 1. Pojazd dopuszczony do ruchu drogowego, powinien posiadać cechę identyfikacyjną.

2. Cechę identyfikacyjną nadaje i umieszcza producent w przypadku nowego pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 3 pkt 1, 2 i 7.

3. Numer rozpoznawczy nadaje, starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, w przypadku pojazdu:

- 1) marki „SAM”;

- 2) w którym dokonano wymiany ramy lub podwozia na odpowiednio ramę lub podwozie bez cechy identyfikacyjnej nadanej i umieszczonej przez producenta;
 - 3) odzyskanego po kradzieży, w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfalszowaniu;
 - 4) nabytego na licytacji publicznej lub od podmiotu wykonującego prawomocne orzeczenie sądu o przepadku pojazdu na rzecz Skarbu Państwa, w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfalszowaniu;
 - 5) w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfalszowaniu, a prawomocnym orzeczeniem sądu zostało ustalone prawo własności pojazdu;
 - 6) w którym cecha identyfikacyjna uległa skorodowaniu lub została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy;
 - 7) zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona.
4. Starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdów nadaje, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, numer rozpoznawczy na wniosek właściciela pojazdu albo posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2.
5. Numer rozpoznawczy na podstawie decyzji starosty o nadaniu numeru rozpoznawczego umieszcza upoważniona stacja kontroli pojazdów.
6. Organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, o którym mowa w art. 79 ust. 1, nadaje numer rozpoznawczy na wniosek kierującego jednostką użytkującą pojazd. Numer rozpoznawczy umieszcza wskazana w decyzji upoważniona stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 101 ust. 7 albo w art. 111 ust.1.
7. Okoliczności, o których mowa w ust. 3 pkt 6 i 7, powinny być potwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego. Opinia powinna wskazywać pierwotną cechę identyfikacyjną lub jednoznacznie wykluczać ingerencję w pole numerowe w celu umyślnego jej zniszczenia lub sfalszowania albo wskazywać na brak oryginalnie umieszczonej cechy identyfikacyjnej w przypadku pojazdu zabytkowego.
8. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdu zaprzęgowego, roweru, wózka rowerowego, przyczepa rowerowa, przyczepy motocyklowej oraz wózka inwalidzkiego.
9. Numeru VIN nie wymaga się dla:
- 1) tramwaju,
 - 2) pojazdu wolnobieżnego,
 - 3) ciągnika rolniczego,
 - 4) pojazdu, o którym mowa w ust. 3,
 - 5) przyczepy rolniczej kategorii R
- w przypadku których jest wymagany numer rozpoznawczy.

Art. 7. Rada powiatu może wprowadzić obowiązek wyposażenia pojazdów zaprzęgowych w hamulec uruchamiany z miejsca zajmowanego przez kierującego.

Art. 8. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zwany dalej „Dyrektorem TDT”, może w drodze decyzji administracyjnej, w indywidualnym, uzasadnionym przypadku wydać zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, zwane dalej „zezwoleniem na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu”, jakim powinien odpowiadać pojazd, mając na uwadze:

- 1) konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów;

- 2) zapewnienie możliwie najmniejszego negatywnego wpływu pojazdów na środowisko;
 - 3) przeznaczenie pojazdów oraz sposób ich wykorzystania.
2. Zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu, jest wydawane na wniosek właściciela pojazdu albo posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2, złożony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8, po uiszczeniu opłaty.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, należy dołączyć:
- 1) kopię dowodu rejestracyjnego, w przypadku pojazdu zarejestrowanego;
 - 2) kopię dokumentu potwierdzającego własność pojazdu;
 - 3) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym w stacji kontroli pojazdów wskazujące, których warunków technicznych pojazd nie spełnia;
 - 4) inne dokumenty przedstawiające dane techniczne pojazdu w zakresie wnioskowanego odstępstwa.
4. Zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w art. 64 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
5. W przypadku pojazdów należących do przedstawicielstwa dyplomatycznego, urzędu konsularnego i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowych, a także personelu korzystającego z przywilejów, immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, wniosek o zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu powinien być złożony za pośrednictwem organu właściwego w sprawach rejestracji pojazdów, o którym mowa w art. 78.

Art. 9. 1. Dyrektor TDT, na wniosek osoby zainteresowanej, złożony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8, udziela za opłatą, w drodze decyzji administracyjnej, przyrzeczenia wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów, zwanego dalej „promesą”, uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 8 ust. 1.

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

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, osoba zainteresowana dołącza dokumenty lub kopie dokumentów przedstawiające dane techniczne pojazdu w zakresie wnioskowanego odstępstwa.

4. Promesę udziela się na okres 12 miesięcy.

5. W okresie ważności promesy nie można odmówić udzielenia zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu określonego w promesie, chyba że pojazd nie odpowiada warunkom określonym w promesie.

6. Opłata za udzielenie promesy pomniejsza wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu.

Art. 10. 1. Opłata, o której mowa w art. 6 ust. 3, stanowi dochód powiatu.

2. Opłaty, o których mowa w art. 8 ust. 2 i art. 9 ust. 1, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „TDT”.

Art. 11. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki techniczne oraz zakres niezbędnego wyposażenia:

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

2. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne oraz zakres niezbędnego wyposażenia pojazdu specjalnego i używanego do celów specjalnych, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

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

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

- 1) konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów;
- 2) zapewnienie możliwie najmniejszego negatywnego wpływu pojazdów na środowisko;
- 3) odpowiednie przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską postanowienia ratyfikowanych umów międzynarodowych dotyczące warunków technicznych pojazdów, ich wyposażenia i części;
- 4) przeznaczenie pojazdów oraz sposób ich wykorzystania;
- 5) stosowanie warunków technicznych w zależności od daty zarejestrowania pojazdu po raz pierwszy.

5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki oraz ministrem właściwym do spraw środowiska, określi, w drodze rozporządzenia, wykaz przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko kierując się względami technicznymi, zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego i wymogami ochrony środowiska oraz mając na celu zapobieganie nieprawidłowościom w obrocie przedmiotami wyposażenia i częściami wymontowanymi z pojazdów.

6. Minister właściwy do spraw transportu, może określić, w drodze rozporządzenia, niższe niż ustalone w art. 5 ust. 2, wartości ustawień maksymalnej prędkości ogranicznika prędkości pojazdów przewożących niektóre towary niebezpieczne, mając na uwadze szczególne zagrożenia występujące podczas przewozu towarów niebezpiecznych.

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

- 1) szczegółowy sposób nadawania i umieszczania numeru rozpoznawczego w przypadkach, o których mowa w art. 6 ust. 3;
 - 2) wysokość opłaty za nadanie numeru rozpoznawczego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł
- uwzględniając znaczenie numeru rozpoznawczego dla zapewnienia jednoznacznej identyfikacji pojazdu, pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami oraz ponoszone koszty związane nadaniem numeru rozpoznawczego.

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

- 1) wzór wniosku o udzielenie:

- a) zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu,
 - b) promesy;
- 2) wysokość opłaty za udzielenie:
- a) zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1000 zł,
 - b) promesy, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 500 zł
- mając na uwadze usprawnienie procedur oraz ponoszone koszty związane z udzielaniem zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu oraz promesy.

Rozdział 3

Homologacja

Art. 12. 1. Nowy typ pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powinien spełniać wymagania techniczne, odpowiednie dla danej kategorii pojazdu.

2. Spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 45 ust.1, potwierdza się w procedurze homologacji typu:

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

3. Na potrzeby procedury homologacji typu, pojazdy zgodnie z ich dopuszczalną masą całkowitą oraz cechami konstrukcyjnymi dzieli się na kategorie. Kategorie pojazdów określa załącznik nr 1 do ustawy.

Art. 13. Potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych, następuje przez wydanie dla:

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

Art. 14. 1. Producent nowego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części odpowiednie świadectwo homologacji typu WE, z zastrzeżeniem ust. 2-4.

2. Producent tramwaju, trolejbusu lub pojazdu kategorii R, T₄, T₅, jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu tego pojazdu świadectwo homologacji typu pojazdu.

3. Producent dodatkowego układu zasilania gazem jest obowiązany uzyskać świadectwo homologacji dodatkowego układu zasilania gazem.

4. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, uznaje się za spełniony, jeżeli producent uzyskał:
- 1) świadectwo homologacji typu pojazdu, w odniesieniu do pojazdów produkowanych w ramach małych serii;
 - 2) uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu wydanego zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
 - 3) dopuszczenie jednostkowe pojazdu;
 - 4) uznanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
 - 5) świadectwo homologacji typu EKG ONZ dla przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 15. 1. Producent, który wprowadzi do obrotu pojazd bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, o którym mowa w art. 18 ust. 1, art. 21 ust. 1, art. 47 ust. 1 albo art. 48 ust. 1, jest obowiązany na swój koszt wycofać ten pojazd z obrotu.

2. W przypadku odpłatnego wprowadzenia do obrotu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, producent jest obowiązany również do odkupienia pojazdu od osoby, która faktycznie włada tym pojazdem.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem. W tym przypadku producent jest obowiązany na swój koszt:

- 1) podać do publicznej wiadomości informację o przedmiotach wyposażenia, częściach lub dodatkowym układzie zasilania gazem objętych obowiązkiem wycofania z obrotu;
- 2) zniszczyć przedmiot wyposażenia, część lub dodatkowy układ zasilania gazem objęte obowiązkiem wycofania z obrotu z zachowaniem przepisów o odpadach i ochronie środowiska.

4. Właściwy organ, który nałożył karę, o której mowa w art. 140, nakazuje, w drodze decyzji administracyjnej, wycofanie pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem z obrotu, której nadaje rygor natychmiastowej wykonalności. W decyzji określa się termin ich wycofania z obrotu.

5. Pojazdy wycofane z obrotu, nie mogą być ponownie wprowadzone do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

6. Osoba faktycznie władająca przedmiotem wyposażenia, częścią lub dodatkowym układem zasilania gazem, o których mowa w ust. 3, ma prawo żądać od producenta odkupienia albo wymiany na nowy przedmiot wyposażenia, część lub dodatkowy układ zasilania gazem spełniające wymagania ustawy, na podstawie dokumentu potwierdzającego ich zakup.

7. Do postępowania w sprawach wycofania z obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem, stosuje się odpowiednio przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 16. 1. Świadectwa homologacji typu wydaje, zmienia, odmawia wydania lub cofa, w drodze decyzji administracyjnej, Dyrektor TDT.

2. Wydanie lub zmiana świadectwa homologacji typu następuje:

- 1) za opłatą;
- 2) po uiszczeniu opłaty katalogowej – w przypadku świadectw homologacji typu, o których mowa w art. 13 pkt 1.

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

- 1) protokół z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem lub sprawozdanie zawierające wyniki tego badania, wydany przez jednostkę uprawnioną – o ile jest wymagany;
 - 2) opis techniczny sporządzony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 45 ust. 1 pkt 6;
 - 3) dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu – o ile są wymagane;
 - 4) kopie odpowiednich świadectw homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części – o ile są wymagane;
 - 5) informację i instrukcję, określającą warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska – o ile występują;
 - 6) instrukcję montażu - w przypadku świadectw homologacji typu, o których mowa w art. 13 pkt 2 lit. b i pkt 3;
 - 7) kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu oraz opłaty katalogowej – jeżeli są wymagane;
 - 8) wypis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;
 - 9) oświadczenie, w przypadku świadectwa homologacji typu WE, o następującej treści:
„Oświadczam, że w zakresie typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części ... złożyłem tylko jeden wniosek, i tylko w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej.”;
 - 10) wykaz osób, upoważnionych do podpisywania:
 - a) świadectw zgodności WE albo świadectw zgodności – w przypadku odpowiednio świadectw homologacji typu WE pojazdu albo świadectw homologacji typu pojazdu,
 - b) oświadczeń o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu- zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zaświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach oraz wzory ich podpisów;
 - 11) deklarację o sposobie i metodach zapewnienia zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części oraz dodatkowego układu zasilania gazem, z typem podlegającym procedurze homologacji.
4. Wniosek o wydanie zmiany do świadectwa homologacji typu, składa się wyłącznie w państwie, które wydało to świadectwo homologacji typu.
5. Dyrektor TDT może w uzasadnionych przypadkach, wezwać producenta do przedstawienia dodatkowych dokumentów, niezbędnych do wydania decyzji w sprawie świadectwa homologacji typu.

Art. 17. 1. Do wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu dla pojazdu, w którym w przedmiocie wyposażenia lub części zastosowano nowatorskie rozwiązania konstrukcyjne lub technologie, które nie spełniają wymagań określonych w przepisach dotyczących homologacji typu, producent dołącza również:

- 1) uzasadnienie zastosowania nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych lub technologii;
 - 2) opis zastosowanych rozwiązań i ich wpływ na bezpieczeństwo i ochronę środowiska;
 - 3) opis przeprowadzonych badań oraz ich wyniki wykazujące, że zapewniono przynajmniej równoważny poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska w stosunku do wymagań określonych w przepisach dotyczących homologacji.
2. Badania, o których mowa w ust. 1 pkt 3, przeprowadza jednostka uprawniona, o której mowa w art. 32 ust. 1.

3. W terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 1, Dyrektor TDT występuje do Komisji Europejskiej z wnioskiem o wydanie zgody na wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu.
4. Do czasu wydania zgody, o której mowa w ust. 3, Dyrektor TDT wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo homologacji typu pojazdu na okres 10 miesięcy, o ile producent wystąpi we wniosku, o którym mowa w ust. 1, o wydanie takiego świadectwa, a pojazd spełnia warunki, o których mowa w art. 3 ust. 1, art. 5 i 6.
5. Po wydaniu świadectwa homologacji typu pojazdu, o którym mowa w ust. 4, Dyrektor TDT przekazuje niezwłocznie Komisji Europejskiej i innym niż Rzeczpospolita Polska państwom członkowskim Unii Europejskiej informację o jego wydaniu.
6. W przypadku uzyskania zgody Komisji Europejskiej, o której mowa w ust. 3, Dyrektor TDT niezwłocznie wydaje świadectwo homologacji typu WE pojazdu, na okres nie krótszy niż 36 miesięcy.
7. W przypadku odmowy wydania zgody przez Komisję Europejską, o której mowa w ust. 3, Dyrektor TDT:
 - 1) odmawia wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu;
 - 2) w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania odmowy wydania zgody cofa wydane świadectwo homologacji typu pojazdu – o ile decyzja nie wygasła po upływie terminu, o którym mowa w ust. 4.

Art. 18. 1. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, uznaje świadectwo homologacji typu wydane na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na okres odpowiadający jego ważności, jeżeli dany typ pojazdu spełnia wymagania:

- 1) zharmonizowanej unijnej procedury homologacji typu pojazdu; albo
 - 2) krajowej procedury homologacji typu pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. W celu uzyskania uznania, o którym mowa w ust. 1, producent nowego typu pojazdu składa wniosek o uznanie świadectwa homologacji typu wydanego na dany typ pojazdu.
 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się świadectwo homologacji typu, o którym mowa w ust. 1.
 4. Dyrektor TDT może w uzasadnionych przypadkach, wezwać producenta do przedstawienia dodatkowych dokumentów, niezbędnych do wydania decyzji w sprawie uznania, o którym mowa w ust. 1.
 5. Uznanie, którym mowa w ust. 1, wydane na dany typ pojazdu następuje za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej.
 6. Producent jest obowiązany powiadomić Dyrektora TDT, w odniesieniu do świadectwa homologacji typu pojazdu stanowiącego podstawę uzyskania uznania, o którym mowa w ust. 1, o okolicznościach, o których mowa w art. 23 ust. 2-4.
 7. Dyrektor TDT uchyla decyzję o uznaniu, o której mowa w ust. 1, w przypadku:
 - 1) wystąpienia okoliczności, o których mowa w art. 23:
 - a) ust. 2 i 3 – w całości,
 - b) ust. 4 – w zakresie wariantu lub wersji w ramach których uznane świadectwo homologacji typu pojazdu wygasło;
 - 2) nieusunięcia zagrożeń, o których mowa w art. 28 ust. 1;
 - 3) nieuwzględnienia zastrzeżeń, o których mowa w art. 28 ust. 3 pkt 3.

Art. 19. Producent, który uzyskał świadectwo homologacji typu WE pojazdu w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, wprowadzający do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowe pojazdy, jest obowiązany, za opłatą katalogową, przekazać Dyrektorowi TDT dane i informacje o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu lub jego zmianie oraz wykaz danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji pojazdu.

Art. 20. 1. Dyrektor TDT wydaje lub zmienia:

- 1) świadectwo homologacji typu pojazdu lub świadectwo homologacji typu WE pojazdu jeżeli:
 - a) świadectwa homologacji typu przedmiotów wyposażenia lub części pojazdu potwierdzają, że dany typ pojazdu odpowiada wymaganiom i warunkom określonym w pkt 2 i 3,
 - b) protokół z badania homologacyjnego typu pojazdu wraz ze sprawozdaniem potwierdza spełnianie przez dany typ pojazdu warunków technicznych zawartych w opisie technicznym, w odniesieniu do wszystkich homologacji typu przedmiotów wyposażenia lub części, odpowiednio do wymagań dla danej kategorii pojazdu,
 - c) warunki lub ograniczenia zawarte w informacji i instrukcji, o której mowa w art. 16 ust. 3 pkt 5, nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego lub ochronie środowiska;
- 2) świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części – jeżeli sprawozdanie zawierające wyniki badań homologacyjnych potwierdza, że dany typ przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu odpowiada:
 - a) wymaganiom technicznym określonym w niniejszym rozdziale i przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych,
 - b) warunkom technicznym określonym w rozdziale 2,
 - c) warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.⁴⁾);
- 3) świadectwa homologacji typu EKG ONZ – jeżeli sprawozdanie zawierające wyniki badań homologacyjnych potwierdza, że dany typ przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu odpowiada:
 - a) wymaganiom technicznym określonym w niniejszym rozdziale i regulaminach EKG ONZ,
 - b) warunkom technicznym określonym w rozdziale 2,
 - c) warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 4) świadectwo homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem – jeżeli protokół z badania homologacyjnego typu dodatkowego układu zasilania gazem wraz ze sprawozdaniem potwierdza, że dany typ dodatkowego układu zasilania gazem odpowiada:
 - a) wymaganiom technicznym określonym w niniejszym rozdziale i regulaminach EKG ONZ,
 - b) warunkom technicznym określonym w rozdziale 2,

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

- c) warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

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

Art. 21. 1. Dyrektor TDT na wniosek producenta, udziela, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej, zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku.

2. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, udziela się dla pojazdów wyprodukowanych w okresie ważności świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu i znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dla limitowanej liczby pojazdów, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 45 ust. 2 pkt 1.

3. Termin ważności zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, nie może przekraczać:

- 1) 12 miesięcy - dla pojazdów kategorii L,
 - 2) 12 miesięcy – dla pojazdów kompletnych kategorii M, N, O,
 - 3) 18 miesięcy – dla pojazdów skompletowanych kategorii M, N, O,
 - 4) 24 miesiące - dla pojazdów kompletnych kategorii T, R,
 - 5) 30 miesięcy - dla pojazdów skompletowanych kategorii T, R
- licząc od dnia wygaśnięcia świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu.

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

- 1) kopię świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu, które utraciło ważność;
- 2) kopię dowodu wniesienia opłaty za udzielenie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 oraz opłaty katalogowej;
- 3) kopię świadectwa zgodności, kopię świadectwa zgodności WE albo wykaz numerów VIN pojazdów objętych wnioskiem;
- 4) wykaz osób upoważnionych do podpisywania oświadczenia producenta o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji zawierające ich dane osobowe: imię i nazwisko, zaświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach oraz wzory ich podpisów.

5. W przypadku dołączenia do wniosku wykazu numerów VIN, producent składa oświadczenie o posiadaniu dla tego pojazdu świadectwa zgodności WE albo świadectwa zgodności wystawionego w okresie ważności odpowiednio świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu.

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

Art. 22. 1. Dyrektor TDT odmawia wydania:

- 1) świadectwa homologacji typu – w przypadku gdy:
 - a) pojazd, przedmiot wyposażenia lub część nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 - 3,

- b) zostało wydane świadectwo homologacji typu WE przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, na dany typ;
 - 2) świadectwa homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem – w przypadku gdy dodatkowy układ zasilania gazem nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 4;
 - 3) zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji - w przypadku:
 - a) niespełniania warunków końcowej partii produkcji,
 - b) niedostatecznego uzasadnienia niespełnienia przez pojazdy nowych wymagań technicznych.
2. Dyrektor TDT odmawia zmiany świadectwa homologacji typu w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2.

Art. 23. 1. Producent jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT o:

- 1) potrzebie zmiany danych i informacji zawartych w świadectwie homologacji typu WE pojazdu wydanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo świadectwie homologacji typu pojazdu w przypadku:
 - a) zmiany warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa,
 - b) zmiany w typie pojazdu, przedmiocie wyposażenia lub części wpływającej na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania tego świadectwa;
 - 2) zaprzestaniu produkcji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem.
2. Świadectwo homologacji typu WE pojazdu wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo świadectwo homologacji typu pojazdu wygasa:
- 1) w przypadkach, o których mowa w ust. 1, jeżeli producent nie uzyska zmiany tego świadectwa;
 - 2) jeżeli upłynął termin jego ważności;
 - 3) wygasło jedno ze świadectw homologacji typu, o którym mowa w art. 13 pkt 2 - zastrzeżeniem ust. 3 i 4.
3. Świadectwo homologacji typu pojazdu, o którym mowa w art. 17 ust. 4 wygasa, jeżeli zostało wydane świadectwo homologacji typu WE pojazdu.
4. W przypadku gdy jeden z wariantów w ramach typu pojazdu lub jedna z wersji w ramach wariantu przestaje spełniać wymagania stanowiące podstawę do wydania świadectwa homologacji, świadectwo homologacji typu pojazdu lub typu WE pojazdu wygasa wyłącznie w takim zakresie, w jakim dotyczy tego wariantu lub wersji.

Art. 24. 1. Dyrektor TDT cofa świadectwo homologacji typu wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku:

- 1) negatywnego wyniku kontroli zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem;
- 2) uzyskania informacji, że przed dniem wydania tego świadectwa zostało wydane świadectwo homologacji typu WE pojazdu przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, w odniesieniu do tego samego typu pojazdu;
- 3) niewykonania przez producenta czynności, o których mowa w art. 28 ust. 1.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Dyrektor TDT wzywa producenta do usunięcia niezgodności, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania. W przypadku nieusunięcia niezgodności w tym terminie, Dyrektor TDT cofa świadectwo homologacji typu.

Art. 25. 1. Producent nowych pojazdów jest obowiązany:

- 1) wystawić:
 - a) świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności - do każdego pojazdu, na którego typ wydano odpowiednio świadectwo homologacji typu WE pojazdu albo świadectwo homologacji typu pojazdu, albo
 - b) świadectwo zgodności - do każdego pojazdu, na którego typ wydano świadectwo homologacji typu wydane na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego i uznanego w trybie art. 18 ust. 1;
- 2) złożyć oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu;
- 3) zamieścić w instrukcji obsługi lub podręczniku użytkownika informacje zawierające ograniczenia lub specjalne warunki montażu mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska – o ile występują.

2. W przypadku uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, producent jest obowiązany w oświadczeniu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, podać informację o objęciu pojazdu tym zezwoleniem.

3. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, wydaje się właścicielowi pojazdu.

4. Wtórnik dokumentów, o których mowa w ust. 1, wydaje, na wniosek zainteresowanego, podmiot, który je wydał.

Art. 26. Producent przedmiotu wyposażenia, części stosowanych do przystosowania pojazdu do zasilania gazem lub dodatkowego układu zasilania gazem wprowadzając je do obrotu jest obowiązany dołączyć instrukcję montażu, o której mowa w art. 16 ust. 3 pkt 6, oraz dokument wydany przez Dyrektora TDT, na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.⁵⁾), stwierdzający sprawność zbiornika będącego elementem układu zasilania gazem.

Art. 27. 1. Producent pojazdu jest obowiązany udostępnić producentowi przedmiotu wyposażenia lub części, dane i informacje niezbędne do uzyskania świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska.

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

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

Art. 28. 1. Jeżeli producent, który uzyskał świadectwo homologacji typu WE pojazdu, stwierdził w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1832, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

drogowym lub ochrony środowiska, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o tym Dyrektora TDT oraz podjąć działania polegające na usunięciu tych zagrożeń.

2. W celu usunięcia zagrożeń, o których mowa w ust. 1, producent:

1) opracowuje plan działań mających na celu usunięcie zagrożeń zawierając w nim zakres i harmonogram czynności;

2) uzgadnia plan działań z Dyrektorem TDT;

3) informuje właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 67 ust. 2, o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta i w przypadku stwierdzenia zagrożeń podejmuje działania mające na celu ich usunięcie.

3. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, oraz planu działań, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, Dyktor TDT:

1) ocenia plan działań;

2) przekazuje organom państw członkowskich Unii Europejskiej innych niż Rzeczpospolita Polska właściwym w sprawach homologacji plan działań wraz z informacją, że działania te są na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wystarczające dla usunięcia zagrożeń;

3) akceptuje plan działań, a w przypadku otrzymania zastrzeżeń od organów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych w sprawach homologacji, nakazuje producentowi uwzględnić zastrzeżenia w planie działań;

4) określa terminy informowania o realizacji i zakończeniu działań.

4. Dyktor TDT, po otrzymaniu od właściwych organów, o których mowa w ust. 3 pkt 2, informacji o stwierdzonych zagrożeniach w pojazdach i propozycji ich usunięcia w przypadku uznania tych działań za niewystarczające na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przekazuje swoje zastrzeżenia tym organom.

5. Producent informuje Dyrektora TDT o:

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

2) zakończeniu działań, przedstawiając sprawozdanie z przeprowadzonych działań.

6. W przypadku stwierdzenia zagrożeń, o których mowa w ust. 1, Dyktor TDT informuje inny niż Rzeczpospolita Polska właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które wydało świadectwo homologacji typu WE pojazdu, o stwierdzonych zagrożeniach.

7. W przypadku otrzymania od właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej informacji o stwierdzonych zagrożeniach w pojazdach wprowadzonych do obrotu na podstawie wydanego przez Dyrektora TDT świadectwa homologacji typu WE pojazdu, Dyktor TDT informuje producenta o stwierdzonych zagrożeniach. Przepisy ust. 1 – 5 stosuje się odpowiednio.

8. Koszty działań związanych z usunięciem zagrożeń, ponosi producent pojazdu.

Art. 29 1. Dyktor TDT przekazuje właściwym w sprawach homologacji organom:

1) państw członkowskich Unii Europejskiej:

a) kopię świadectwa homologacji typu WE pojazdu – w terminie 20 dni roboczych od dnia wydania lub zmiany świadectwa homologacji typu WE pojazdu,

b) wykaz wydanych lub których wydania odmówiono, zmienionych, cofniętych, wygasłych świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części – w terminie 20 dni roboczych po zakończeniu każdego kwartału,

c) informację o:

- odmowie wydania lub cofnięciu świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części, wraz ze wskazaniem przyczyny – niezwłocznie, ale nie później niż w terminie 20 dni roboczych od dnia odmowy wydania lub cofnięcia odpowiednio świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części,

- wygaśnięciu świadectwa homologacji typu WE pojazdu – w terminie 20 dni roboczych od dnia wygaśnięcia tego świadectwa,,

- zaprzestaniu produkcji danego typu pojazdu dla którego wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w terminie 20 dni roboczych od dnia otrzymania od producenta pojazdu powiadomienia o zaprzestaniu przez niego produkcji określonego typu pojazdu,

- wydanym zezwoleniu na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, dla których świadectwo homologacji typu WE pojazdu utraciło ważność – w terminie 20 dni roboczych po zakończeniu roku kalendarzowego;

2) państw będących stroną Porozumienia – wykaz wydanych lub którym wydania odmówiono, zmienionych, cofniętych, wygasłych świadectw homologacji typu EKG ONZ – w terminie 20 dni roboczych po zakończeniu każdego kwartału.

2. Dyrektor TDT przekazuje informację Komisji Europejskiej o:

1) cofnięciu świadectwa homologacji typu WE pojazdu w przypadku, niewykonania przez producenta czynności, o których mowa w art. 28 ust. 1 – nie później niż w terminie 20 dni roboczych od dnia cofnięcia tego świadectwa;

2) odmowie wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części, wraz ze wskazaniem przyczyny – niezwłocznie, ale nie później niż w terminie 20 dni roboczych od dnia odmowy wydania odpowiednio świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części.

3. Dyrektor TDT, na wniosek innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, przekazuje kopię wydanego przez niego świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części, w terminie 20 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku.

Art. 30. 1. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem:

1) przed wydaniem świadectwa homologacji typu w zakresie sposobu i metod zapewnienia zgodności produkcji, wskazanych przez producenta w deklaracji, o której mowa w art. 16 ust. 3 pkt 11;

2) w przypadku uzyskania informacji o wyprodukowaniu pojazdów, przedmiotów wyposażenia, części lub dodatkowych układów zasilania gazem niezgodnie z warunkami określonymi w odpowiednim świadectwie homologacji typu, wydanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności produkcji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, w odniesieniu do świadectwa homologacji typu WE, w przypadku uznania za zasadne zastrzeżeń zgłoszonych przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej, do typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, które uznał za zasadne.

3. Kontrolę zgodności produkcji w przypadku, o którym mowa w ust. 2, przeprowadza się nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania zastrzeżeń.

4. Dyrektor TDT, może upoważnić jednostkę uprawnioną do wykonywania badań homologacyjnych do przeprowadzenia kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem.

Art. 31. W przypadku otrzymania zastrzeżeń do typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, na które zostało wydane świadectwo homologacji typu WE przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, Dyrektor TDT niezwłocznie przekazuje te zastrzeżenia do właściwego organu państwa, które wydało świadectwo homologacji typu WE.

Art. 32. 1. Jednostką właściwą do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu jest podmiot wyznaczony przez ministra właściwego do spraw transportu, zwany dalej „jednostką uprawnioną”, z zastrzeżeniem art. 50 ust. 2.

2. Do zadań jednostki uprawnionej, odpowiednio do zakresu uprawnienia, należy:

1) w zakresie homologacji:

a) przeprowadzanie badań homologacyjnych typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem,

b) przeprowadzanie kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem;

2) w zakresie dopuszczenia jednostkowego pojazdu – przeprowadzanie badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych pojazdów, o których mowa w art. 47 ust. 2:

a) pkt 1,

b) pkt 2 – przeznaczonych do przewozu osób

- w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;

3) przeprowadzanie badań technicznych tramwaju;

4) w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu – przeprowadzanie badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez przedmiot wyposażenia lub część.

Art. 33. 1. Jednostka uprawniona przeprowadza badania homologacyjne na wniosek producenta.

2. Do wniosku producent załącza:

1) opis techniczny sporządzony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 6;

2) kopie wymaganych świadectw homologacji typu przedmiotów wyposażenia lub części, lub innych dokumentów potwierdzających spełnienie warunków stanowiących podstawę do wydania świadectwa homologacji typu;

3) kopie wymaganych dokumentów określonych w regulaminach EKG ONZ.

3. Z przeprowadzonego badania homologacyjnego jednostka uprawniona sporządza:

1) protokół wraz ze sprawozdaniem - w przypadku badań homologacyjnych typu pojazdu oraz dodatkowego układu zasilania gazem, albo

2) sprawozdanie zawierające wyniki tego badania - w przypadku przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 34. 1. Wyznaczenia jednostki uprawnionej dokonuje minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek zainteresowanego podmiotu, po uiszczeniu opłaty. W decyzji określa się szczegółowy zakres badań i kontroli, do których jednostka jest uprawniona.

2. Jednostką uprawnioną może być podmiot, który spełnia następujące warunki:

- 1) posiada osobowość prawną;
- 2) posiada personel o wiedzy i doświadczeniu odpowiednio do zakresu realizowanych badań;
- 3) dysponuje warunkami lokalowymi, środkami i wyposażeniem do przeprowadzania badań homologacyjnych odpowiednio do zakresu uprawnienia;
- 4) posiada certyfikat akredytacji wydany przez Polskie Centrum Akredytacji dla jednostki kontrolującej lub laboratorium badawczego, odpowiednio do zakresu uprawnienia;
- 5) jest niezależny i bezstronny w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z realizowanymi badaniami

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

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

5. Jednostka uprawniona jest obowiązana zawiadomić ministra właściwego do spraw transportu o zmianie danych i informacji oraz stanu faktycznego stanowiących podstawę wydania uprawnienia, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich wystąpienia.

6. Informację dotyczącą nazwy, adresu i zakresu uprawnienia jednostki uprawnionej oraz zmian tych danych, minister właściwy do spraw transportu, przekazuje niezwłocznie odpowiednio:

- 1) Komisji Europejskiej;
- 2) Sekretariatowi EKG ONZ.

7. W przypadku badań homologacyjnych typu WE i badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, jednostka uprawniona może rozpocząć prowadzenie tych badań po uzyskaniu powiadomienia od Komisji Europejskiej.

8. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednio warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Art. 35. 1. Nadzór nad jednostką uprawnioną w zakresie przeprowadzanych badań sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

2. W ramach sprawowanego nadzoru minister właściwy do spraw transportu:

- 1) sprawdza poprawność wykonywania badań i sporządzenia protokołu;
- 2) co najmniej raz na trzy lata przeprowadza kontrolę jednostki uprawnionej w zakresie spełniania przez jednostkę warunków, o których mowa w art. 34 ust. 2;

- 3) przeprowadza kontrolę jednostki uprawnionej w przypadku zawiadomienia o zmianie stanu faktycznego w zakresie warunków, o których mowa art. 34 ust. 2 pkt 3;
3. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie oceniające z przeprowadzonej kontroli, o której mowa w ust. 2, i przedstawia je jednostce uprawnionej.
4. Minister właściwy do spraw transportu przedstawia Komisji Europejskiej, na jej wniosek, sprawozdanie oceniające z przeprowadzonej kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 2. ..
5. Minister właściwy do spraw transportu wzywa jednostkę uprawnioną do usunięcia, w terminie nieprzekraczającym 90 dni, naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonej kontroli, o której mowa w ust. 2 i zawiesza jej uprawnienie na ten okres albo do czasu usunięcia tych naruszeń..
6. Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić Dyrektora TDT do przeprowadzania czynności kontrolnych, o których mowa w ust. 2 oraz w art. 34 ust. 4.

Art. 36. Minister właściwy do spraw transportu cofa, w drodze decyzji administracyjnej, uprawnienie, o którym mowa w art. 32 ust. 1, w przypadku stwierdzenia że jednostka uprawniona:

- 1) nie spełnia warunków określonych w art. 34 ust. 2;
- 2) nie usunęła naruszeń, o których mowa w art. 35 ust. 5;
- 3) wielokrotnie przeprowadziła badania niezgodnie z zasadami określonymi w przepisach;
- 4) wielokrotnie sporządziła protokół z badania homologacyjnego lub sprawozdanie z tego badania niezgodnie ze stanem faktycznym;
- 5) nie zawiadomiła ministra właściwego do spraw transportu o zmianie danych i informacji oraz stanu faktycznego stanowiących podstawę wydania uprawnienia.

Art. 37. 1. Producent przedmiotów wyposażenia lub części, nieobjętych procedurą homologacji, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska zamieszczonych w wykazie części lub wyposażenia określonym w Załączniku XIII do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz. Urz. UE L 263 z 9.10.2007 r., str. 1), jest obowiązany uzyskać dla nich zezwolenie na dopuszczenie do obrotu.

2. Zezwolenie na dopuszczenie do obrotu wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, Dyrektor TDT, na wniosek producenta, jeżeli przedmiot wyposażenia lub część odpowiada wymaganiom określonym w przepisach Unii Europejskiej.

3. Do wniosku dołącza się:

- 1) protokół z badania spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2, wraz ze sprawozdaniem, wydany przez jednostkę uprawnioną;
- 2) kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie lub zmianę zezwolenia na dopuszczenie do obrotu;
- 3) informację o sposobie oznaczania i pakowania przedmiotów wyposażenia lub części;
- 4) wypis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;
- 5) deklarację o sposobie i metodach zapewnienia zgodności produkcji przedmiotu wyposażenia lub części zgodnie z wymaganiami technicznymi, o których mowa w ust. 1;
- 6) oświadczenie, o następującej treści:

„Oświadczam, że w zakresie przedmiotu wyposażenia lub części ... złożyłem tylko jeden wniosek, i tylko w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej.”

4. Badanie spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2, przeprowadza na wniosek producenta jednostka uprawniona. Z przeprowadzonego badania jednostka uprawniona sporządza protokół wraz ze sprawozdaniem.

Art. 38. 1. Producent niezwłocznie zawiadamia Dyrektora TDT o wszelkich zmianach warunków stanowiących podstawę wydania zezwolenia na dopuszczenie do obrotu.

2. W przypadku zmiany zezwolenia w wyniku zmiany wymagań technicznych stanowiących podstawę do wydania zezwolenia, producent jest obowiązany uzyskać zezwolenie na dopuszczenie do obrotu.

Art. 39. Producent jest obowiązany zapewnić, że przedmiot wyposażenia lub część będą produkowane zgodnie z wymaganiami stanowiącymi podstawę do wydania zezwolenia.

Art. 40. 1. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności produkcji typu przedmiotu wyposażenia lub części:

- 1) przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do obrotu w zakresie sposobu i metod zapewnienia zgodności produkcji;
- 2) w przypadku uzyskania informacji o wyprodukowaniu przedmiotów wyposażenia lub części niezgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu na dopuszczenie do obrotu.

2. Kontrolę zgodności produkcji w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, przeprowadza się nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania zastrzeżeń.

3. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności produkcji, Dyrektor TDT, wzywa producenta do usunięcia braków, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania. W przypadku nieusunięcia braków Dyrektor TDT cofa zezwolenie.

4. Dyrektor TDT, może upoważnić jednostkę uprawnioną do wykonywania badań homologacyjnych do przeprowadzenia kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem.

Art. 41. Przepisy art. 12 – 24, art. 29 ust.1 i art. 30 nie dotyczą pojazdu specjalnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej i jednostek ochrony przeciwpożarowej lub pojazdu używanego do celów specjalnych.

Art. 42. 1. Opłata, o której mowa w art. 34 ust. 1, stanowi dochód budżetu państwa.

2. Opłaty, o których mowa w art. 16 ust. 2, art. 18 ust. 4, art. 21 ust. 1 oraz art. 37 ust. 2, z wyjątkiem opłat katalogowych, stanowią przychód TDT.

Art. 43. Prawa i obowiązki producenta, o których mowa w:

- 1) art. 14 ust. 1, ust. 3-7, art. 15 ust. 1, 2, 4 i 5, art. 16-18, art. 20 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 21, art. 22 ust. 1 pkt 1 i 3 i ust. 2, art. 23-25, art. 27 ust. 1 i 2, art. 28, art. 30, art. 33 ust. 1 pkt 1, ust. 2 i 3 stosuje się do podmiotu dokonującego zabudowy pojazdu;

2) art. 14-16, art. 17 ust. 1, art. 18 i 19, art. 20 ust. 1, art. 21-26, art. 33, art. 37 i art. 38 stosuje się do podmiotu wprowadzającego do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd oraz przedmioty ich wyposażenia, części lub dodatkowy układ zasilania gazem.

Art. 44. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu, o którym mowa w art. 19 oraz sposób ich przekazywania przez producenta, a także wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach, uwzględniając jednolity system przekazywania danych i informacji oraz konieczność zapewnienia sprawnego funkcjonowania procesu rejestracji i ewidencji pojazdów.

Art. 45. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełniać podmiot wnioskujący o wydanie uprawnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1, w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia;
- 2) sposób i tryb przeprowadzania kontroli, o której mowa w art. 34 ust. 4 oraz art. 35 ust. 1;
- 3) wzór sprawozdania oceniającego, o którym mowa w art. 35 ust. 3;
- 4) wysokość opłat za wydanie i zmianę uprawnienia, o którym mowa w art. 34 ust. 1, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 10000 euro według średniego kursu.

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

- 1) odpowiednie przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską postanowienia ratyfikowanych umów międzynarodowych w zakresie homologacji pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części;
- 2) zakres uprawnienia;
- 3) czynności administracyjne oraz koszty związane z wydaniem uprawnienia;
- 4) czynności oraz koszty związane z przeprowadzaniem kontroli.

Art. 46. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu;
- 2) limity pojazdów kwalifikowanych do małej serii;
- 3) szczegółowe czynności organów w procedurze homologacji typu;
- 4) istotne cechy różnicujące kategorię, typ, wariant lub wersję pojazdu;
- 5) zakres i sposób przeprowadzania:
 - a) badań homologacyjnych,
 - b) kontroli zgodności produkcji;
- 6) wzory dokumentów związanych z homologacją typu;
- 7) wysokość opłat za:
 - a) wydanie i zmianę świadectwa homologacji typu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 1000 euro według średniego kursu,
 - b) uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu, o której mowa w art. 18 ust. 5, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 500 euro według średniego kursu.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:
 - 1) odpowiednie przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską postanowienia ratyfikowanych umów międzynarodowych dotyczących homologacji pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części;
 - 2) koszty wydania lub zmiany świadectw homologacji typu w zależności od zakresu tego świadectwa;
 - 3) koszty kontroli zgodności produkcji;
 - 4) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;
 - 5) zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.
3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji, oraz wzory dokumentów z tym związanych,
 - 2) wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 1000 euro według średniego kursu

- uwzględniając odpowiednie przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską postanowienia ratyfikowanych umów międzynarodowych dotyczące pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, koszty wydania zezwolenia na dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji oraz zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) warunki wydawania zezwolenia na dopuszczenie do obrotu oraz wzory dokumentów z tym związanych,
 - 2) wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu, przy czym jego wysokość nie może przekroczyć równowartości 300 euro według średniego kursu

- uwzględniając odpowiednie przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską postanowienia ratyfikowanych umów międzynarodowych dotyczące przedmiotów wyposażenia lub części, koszty wydania zezwolenia na dopuszczeniu do obrotu oraz zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.

Rozdział 4

Dopuszczenie jednostkowe pojazdu

Art. 47. 1. Spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, potwierdza się dopuszczeniem jednostkowym pojazdu.

2. Dopuszczeniu jednostkowemu pojazdowi podlega:

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

- b) na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE lub świadectwo homologacji typu pojazdu, w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części, wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu;
 - 2) pojazd zarejestrowany, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych zmieniających jego rodzaj, masę lub naciski osi lub liczbę miejsc przeznaczonych do przewozu osób;
 - 3) pojazd zabytkowy;
 - 4) kolejka turystyczna.
3. Dopuszczenia jednostkowego pojazdu nie stosuje się do tramwaju i trolejbusu.

Art. 48. 1. Dopuszczenia jednostkowego pojazdu udziela, w drodze decyzji administracyjnej, Dyrektor TDT, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej.

2. Dopuszczenia jednostkowego pojazdu, udziela się w przypadku:

- 1) nowego pojazdu – na wniosek producenta, importera lub właściciela pojazdu;
- 2) pojazdu innego niż określony w pkt 1 – na wniosek właściciela pojazdu;

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

- 1) opis techniczny sporządzony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1 pkt 1;
- 2) sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednio warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) kopię dowodu uiszczenia opłaty za dopuszczenie jednostkowe pojazdu oraz opłaty katalogowej.

4. Producentowi lub importerowi pojazdu, którego siedziba lub miejsce zamieszkania znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Dyrektor TDT udziela dopuszczenia jednostkowego pojazdu, jeżeli posiada on upoważnionego przedstawiciela na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, do reprezentowania go w sprawach dopuszczenia jednostkowego pojazdu – dotyczy pojazdu, o którym mowa w art. 47 ust. 2 pkt 1.

Art. 49. 1. Dopuszczenie jednostkowe pojazdu udzielone na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Dyrektor TDT uznaje, w drodze decyzji administracyjnej, jeżeli dany pojazd spełnia odpowiednio warunki lub wymagania techniczne obowiązujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

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

- 1) dokument potwierdzający dopuszczenie jednostkowe pojazdu wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- 2) dokument wydany przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej; wskazujący przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

4. Dyrektor TDT może zwrócić się o dodatkowe informacje o udzielonym dopuszczeniu jednostkowym pojazdu do właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

5. Dyrektor TDT, na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, udostępnia temu organowi informacje o udzielonym dopuszczeniu jednostkowym pojazdu.

6. W przypadku gdy pojazd, który uzyskał dopuszczenie jednostkowe pojazdu, ma być sprzedany, zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Dyrektor TDT na wniosek producenta lub

właściciela pojazdu, wydaje za opłatą dokument wskazujący przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Art. 50. 1. Badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu przeprowadza jednostka uprawniona na wniosek producenta, importera lub właściciela pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku pojazdu, o którym mowa w art. 47 ust. 2:

1) pkt 2 - przeznaczonego do przewozu rzeczy,

2) pkt 3 i 4

- badanie przeprowadza za opłatą okręgowa stacja kontroli pojazdów, w stosunku do której jest wydane potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań.

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

1) opis techniczny pojazdu według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1 pkt 1;

2) kopie świadectw homologacji typu lub inne dokumenty potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań technicznych określonych w przepisach Unii Europejskiej lub regulaminach EKG ONZ.

Art. 51. Przepisy art. 47 - 50 nie dotyczą pojazdu specjalnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej i jednostek ochrony przeciwpożarowej lub do pojazdu używanego do celów specjalnych.

Art. 52. Opłaty, o których mowa w art. 48 ust. 1 oraz art. 49 ust. 2, z wyjątkiem opłat katalogowych, stanowią przychód TDT.

Art. 53. 1. Dyrektor TDT prowadzi ewidencję, w której zamieszcza dane i informacje dotyczące:

1) wydanego świadectwa homologacji typu;

2) świadectwa homologacji typu WE pojazdu oraz świadectwa homologacji typu pojazdu, które utraciło ważność wraz z informacją o wydanym zezwoleniu na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji;

3) uznanego świadectwa homologacji typu wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ państwa członkowskiego wraz z informacją o decyzji o jego uznaniu;

4) udzielonego dopuszczenia jednostkowego pojazdu;

5) wydanego zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu.

2. W ewidencji, o której mowa w ust. 1, zamieszcza się następujące dane i informacje:

1) numer dokumentu ;

2) datę wydania dokumentu;

3) markę lub nazwę handlową producenta;

4) typ pojazdu – o ile dotyczy;

5) typ przedmiotu wyposażenia lub części – o ile dotyczy;

6) typ dodatkowego układu zasilania gazem – o ile dotyczy;

- 7) oznaczenie handlowe – o ile dotyczy;
- 8) kategorię pojazdu – o ile dotyczy;
- 9) nazwę i adres producenta;
- 10) nazwę i adres fabryki montującej;
- 11) datę ważności – o ile dotyczy;
- 12) nazwę i adres podmiotu wprowadzającego do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd, przedmiot wyposażenia, części lub dodatkowy układ zasilania gazem – o ile dotyczy;
- 13) nazwę i adres jednostki uprawnionej, która wykonała badanie homologacyjne;
- 14) wykaz osób upoważnionych do podpisywania świadectwa zgodności WE, świadectwa zgodności lub oświadczenia producenta o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zaświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach oraz wzory ich podpisów.

3. W przypadku zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu w ewidencji zamieszcza się dane i informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1-4, 7,8 i 11.

Art. 54. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres wymagań obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu, zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie warunków technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz wzory dokumentów z tym związanych;
 - 2) wysokość opłat za:
 - a) udzielenie dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz wydanie decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, wydanym na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą, przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 1.000 euro według średniego kursu,
 - b) wydanie dokumentu wskazującego przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 50 euro według średniego kursu,
 - c) przeprowadzenie przez okręgową stację kontroli pojazdów badania potwierdzającego spełnienie wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 1.000 euro według średniego kursu.
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:
- 1) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska;
 - 2) przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską postanowienia ratyfikowanych umów międzynarodowych w zakresie pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części;
 - 3) koszt czynności administracyjnych oraz koszty związane z udzieleniem dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
 - 4) koszt czynności związanych z przeprowadzaniem badania potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Rozdział 5

Przystosowywanie pojazdów do zasilania gazem

Art. 55. Montażu w pojeździe przedmiotów wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem w celu przystosowania pojazdu do zasilania gazem może dokonać jedynie przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie obsługi i naprawy pojazdów będący montażystą lub zatrudniający co najmniej jednego montażystę.

Art. 56. 1. Do przystosowania pojazdów do zasilania gazem stosuje się przedmioty wyposażenia, części lub dodatkowe układy zasilania gazem, na których typ zostało wydane odpowiednie świadectwo homologacji typu oraz dokument wydany przez Dyrektora TDT, na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, stwierdzający sprawność zbiornika będącego elementem układu zasilania gazem.

2. Montażysta dokonuje w pojeździe montażu przedmiotów wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem, w celu przystosowania pojazdu do zasilania gazem, zgodnie z instrukcją montażu, o której mowa w art. 16 ust. 3 pkt 6.

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

Art. 57. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem uwzględniając potrzebę ujednolicenia wydawanych dokumentów oraz konieczność ich zabezpieczenia przed podrobieniem lub przerobieniem.

Rozdział 6

Katalog pojazdów

Art. 58. 1. Tworzy się katalog pojazdów, zwany dalej „katalogiem”.

2. W katalogu prowadzonym w systemie informatycznym gromadzi się dane i informacje o typach pojazdów albo pojazdach, które mają być dopuszczone do ruchu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym:

- 1) typie pojazdu, na który zostało wydane świadectwo homologacji typu;
- 2) typie pojazdu, na który zostało udzielone zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji;
- 3) typie pojazdu, na który zostało wydane świadectwo homologacji typu, uznane przez Dyrektora TDT w przypadku, o którym mowa w art. 18 ust. 1;
- 4) pojeździe, na który udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 5) typach pojazdów albo pojazdach innych niż wymienione w pkt 1 – 4.

3. Minister właściwy do spraw transportu dokona wyboru jednostki prowadzącej katalog z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych.

4. Jednostka prowadząca katalog nie może jednocześnie być producentem oprogramowania do prowadzenia przez stacje kontroli pojazdów rejestru badań technicznych pojazdów.

Art. 59. 1. Dane i informacje, o których mowa w art. 58 ust. 2, przekazuje do katalogu:

1) Dyrektor TDT na podstawie:

- a) wydanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE pojazdu wydanego w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej i przekazanego Dyrektorowi TDT w trybie art. 19,
- b) udzielonego zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
- c) wydanego uznania świadectwa homologacji typu pojazdu wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- d) posiadanych informacji o wygaśnięciu ważności dokumentów, o których mowa w lit. a-c,
- e) udzielonego dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- f) wydanej decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego wydanego na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej;

2) przedsiębiorca albo podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów – na podstawie wydanego zaświadczenia z badania technicznego i dokumentu identyfikacyjnego pojazdu z okresowego badania technicznego wykonywanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w przypadkach innych niż określone w pkt 1;

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

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

Art. 60. 1. Jednostka prowadząca katalog udostępnia bezpłatnie dane i informacje gromadzone w katalogu:

- 1) Dyrektorowi TDT;
- 2) organowi rejestrującemu pojazdy;
- 3) przedsiębiorcy i podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów;
- 4) producentowi pojazdów, w zakresie danych i informacji o pojazdach, na które producent uzyskał dokumenty, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 1 lit. a i e;
- 5) administratorowi centralnej ewidencji pojazdów – na potrzeby przetwarzania danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów;
- 6) podmiotowi obowiązanemu, na podstawie odrębnych przepisów, do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów na potrzeby przekazywania tych danych .

2. Jednostka prowadząca katalog może udostępnić za opłatą dane i informacje gromadzone w katalogu innym podmiotom, niż wymienione w ust. 1. Opłata za udostępnienie danych stanowi przychód jednostki prowadzącej katalog.

3. Producent, o którym mowa w art. 58 ust. 4, może wykorzystywać udostępnione dane jedynie do produkcji oprogramowania do prowadzenia rejestru badań technicznych pojazdów.

Art. 61. Przepisu art. 58 ust. 2 nie stosuje się do pojazdu specjalnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Więziennej i jednostek ochrony przeciwpożarowej lub do pojazdu używanego do celów specjalnych.

Art. 62. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres, sposób i tryb przekazywania danych i informacji do katalogu, w przypadkach określonych w art. 59;
- 2) wysokość opłat za udostępnianie danych i informacji z katalogu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 10 euro według średniego kursu, za każdą wersję pojazdu;
- 3) wysokość opłaty katalogowej, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć równowartości 10 euro według średniego kursu za każdą wersję pojazdu.

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

- 1) jednolity system przekazywania i udostępniania tych danych i informacji;
- 2) konieczność zapewnienia sprawnego funkcjonowania procesu rejestracji i ewidencji pojazdów;
- 3) możliwość prawidłowej identyfikacji pojazdu, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE pojazdu przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo świadectwo homologacji typu pojazdu;
- 4) koszty przetwarzania danych i informacji w katalogu.

Art. 63. Opłaty, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 4, art. 46 ust. 1 pkt 7, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2, art. 54 ust. 1 pkt 2 oraz art. 62 ust. 1 pkt 2 i 3, przelicza się na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania danego rozporządzenia.

Rozdział 7

Testy pojazdów

Art. 64. 1. Test nowego pojazdu polegający na wykonywaniu jazd testowych może być dokonywany przez producenta, jednostkę organizacyjną producenta, autoryzowanego dystrybutora producenta lub autoryzowanego dystrybutora jednostki organizacyjnej producenta nowego pojazdu przed wprowadzeniem pojazdu do obrotu w celu sprawdzenia tego pojazdu w ruchu drogowym.

2. Producent, jednostka organizacyjna producenta lub autoryzowany dystrybutor producenta albo jednostki organizacyjnej producenta nowego pojazdu, zwany dalej „prowadzącym jazdy testowe”, po uzyskaniu zgody na wykonywanie jazd testowych, może wykonywać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jazdy testowe wyłącznie nowym pojazdem, rodzaju, o którym mowa w art. 68 ust. 1, jeżeli:

- 1) pojazd jest zaopatrzony w testowe tablice rejestracyjne;
- 2) kierujący pojazdem posiada przy sobie odpowiednio wypełniony odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego.

3. Pojazdem do jazd testowych nie można wykonywać transportu drogowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.⁶⁾).

4. Do wniosku o wydanie zgody na wykonywanie jazd testowych nowym pojazdem, prowadzący jazdy testowe dołącza:

- 1) wyciąg z rejestru przedsiębiorców lub z ewidencji działalności gospodarczej;
- 2) kopię świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu, albo oświadczenie wydane przez producenta że nowe pojazdy spełniają obowiązujące warunki techniczne, jeżeli wniosek dotyczy pojazdów, które nie uzyskały świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu;
- 3) świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności oraz oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu albo dopuszczenie jednostkowe pojazdu, jeżeli są wymagane;
- 4) wykaz osób upoważnionych do wypełniania odcinka identyfikacyjnego zezwolenia testowego zawierające ich dane osobowe: imię i nazwisko, zaświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach oraz wzory ich podpisów;
- 5) kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych oraz opłaty ewidencyjnej.
- 6) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli podmiot jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;
- 7) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada.

5. Starosta właściwy ze względu na miejsce siedziby prowadzącego jazdy testowe, wydaje w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, zgodę na wykonywanie jazd testowych nowym pojazdem, wraz z zezwoleniem testowym i testowymi tablicami rejestracyjnymi w liczbie wskazanej we wniosku.

6. Zgody na wykonywanie jazd testowych udziela się na okres jednego roku od dnia jej wydania.

7. Zezwolenie testowe składa się z następujących części – „I. Zezwolenie Testowe” oraz „II. Odcinki identyfikacyjne zezwolenia testowego”. „Zezwolenie Testowe I” wraz ze zgodą na wykonywanie jazd testowych są przechowywane przez prowadzącego jazdy testowe.

8. Odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego jest dokumentem, wypełnianym przez osobę upoważnioną przez prowadzącego jazdy testowe, potwierdzającym prawo do poruszania się po drogach publicznych i w strefach ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ciągu 30 dni od dnia jego wystawienia nie dłużej jednak niż na okres ważności zgody na wykonywanie jazd testowych.

9. Odcinek identyfikacyjny i testowe tablice rejestracyjne uprawniają wyłącznie do jazd testowych i w przypadku zbycia pojazdu, prowadzący jazdy testowe nie może przekazać tych tablic i odcinka identyfikacyjnego nabywcy pojazdu.

10. Do zezwolenia testowego może być przypisany więcej niż jeden testowy numer rejestracyjny.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 43, poz. 246 i Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652 i Nr 249, poz. 1656 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 30 poz. 151

11. Po upływie terminu ważności zgody na wykonywanie jazd testowych, prowadzący jazdy testowe zwraca niezwłocznie do starosty, który udzielił tej zgody, testowe tablice rejestracyjne oraz niewykorzystane odcinki identyfikacyjne zezwolenia testowego.

12. Prowadzący jazdy testowe prowadzi wykaz jazd testowych.

13. Opłata, o której mowa w ust. 4, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej stanowi dochód powiatu.

Art. 65. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób postępowania w sprawie wydawania zgody na wykonywanie jazd testowych, zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych oraz czynności organu z tym związane;
- 2) szczegółowe warunki prowadzenia dokumentacji przez prowadzącego jazdy testowe;
- 3) wzór wniosku o wydanie zgody na wykonywanie jazd testowych, zgody na wykonywanie jazd testowych, zezwolenia testowego, odcinka identyfikacyjnego i testowych tablic rejestracyjnych oraz ich opis;
- 4) wysokość opłaty za wydanie:
 - a) zezwolenia testowego - przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 500 zł,
 - b) testowych tablic rejestracyjnych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 300 zł za jeden komplet.

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

- 1) konieczność personalizacji zezwoleń testowych w zakresie danych prowadzącego jazdy testowe oraz typu pojazdu, którym wykonywane są jazdy testowe;
- 2) konieczność prawidłowego zabezpieczenia przez prowadzącego jazdy testowe danych związanych z jazdą testową;
- 3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów oraz ich funkcjonalności;
- 4) koszty czynności administracyjnych związanych z wydaniem zgody na wykonywanie jazd testowych, zezwolenia testowego, testowych tablic rejestracyjnych.

Rozdział 8

Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego

Art. 66. 1. Pojazd jest dopuszczony do ruchu drogowego na drogach publicznych, na drogach położonych w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, jeżeli:

- 1) spełnia odpowiednie warunki techniczne, z zastrzeżeniem art. 8 ust. 1;
- 2) jest zarejestrowany na terytorium:
 - a) Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) państwa członkowskiego,
 - c) państwa będącego stroną Konwencji o ruchu drogowym, podpisanej w Genewie w dniu 19 września 1949 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 54, poz. 321 i 322), albo

- d) państwa będącego stroną Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu w dniu 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40 i 44) lub stroną odpowiedniej umowy międzynarodowej;
 - 3) jest zaopatrzony w tablice (tablicę) rejestracyjne;
 - 4) jest zaopatrzony w nalepkę kontrolną, jeżeli była wydana.
2. Pojazd dojazd testowych jest dopuszczony do ruchu drogowego po uzyskaniu zgody na wykonywanie jazd testowych i spełnieniu warunków, o których mowa w art. 64 ust. 2.
3. Zespół pojazdów składający się z pojazdu kategorii M lub N₁ i przyczepy oraz kolejka turystyczna są dopuszczone do ruchu drogowego po uzyskaniu adnotacji potwierdzającej możliwość ciągnięcia przyczepy, w dokumencie stwierdzającym rejestrację pojazdu silnikowego, o którym mowa w art. 68 ust. 2.
4. Ciągnik rolniczy, wchodzący w skład kolejki turystycznej jest dopuszczony do ruchu drogowego, jeżeli w dokumencie stwierdzającym rejestrację pojazdu silnikowego, o którym mowa w art. 68 ust. 2. jest zamieszczona adnotacja o ograniczeniu prędkości konstrukcyjnej do 25 km/h.
5. Adnotacji, o której mowa w ust. 3 i 4, dokonuje starosta na podstawie zaświadczenia o pozytywnym wyniku przeprowadzonego badania technicznego.
6. W przypadku pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Biura Ochrony Rządu, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej i Służby Celnej adnotacji, o której mowa w ust. 5 dokonuje właściwy organ tych jednostek.
7. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do:
- 1) tramwaju, pojazdu wolnobieżnego niewchodzącego w skład kolejki turystycznej, pojazdu zaprzęgowego, przyczepy motocyklowej, przyczepy specjalnej przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy, roweru i wózka inwalidzkiego – w zakresie pkt 2 – 4;
 - 2) czterokołowca, motoroweru, motocykla, ciągnika rolniczego, przyczepy i pojazdu samochodowego zarejestrowanego za granicą – w zakresie pkt 4;
 - 3) pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej albo pojazdów używanych do celów specjalnych wyłącznie przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie pkt 3.

Art. 67. Pojazd zarejestrowany za granicą, którego właścicielem jest osoba lub podmiot mający miejsce zamieszkania lub siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest dopuszczony do ruchu drogowego na okres 30 dni:

- 1) od dnia zwolnienia pojazdu przez organ Służby Celnej w procedurze dopuszczenia do obrotu – dotyczy pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej;
- 2) od dnia, w którym jego właściciel dokonał nabycia pojazdu w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej.

Art. 68. 1. Rejestracji podlega:

- 1) pojazd samochodowy;
- 2) ciągnik rolniczy;

- 3) pojazd wolnobieżny wchodzący w skład kolejki turystycznej;
 - 4) motorower;
 - 5) przyczepa, z wyłączeniem przyczepy motocyklowej, rowerowej, 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. 69. 1. Właściciel pojazdu jest obowiązany złożyć wniosek o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia:

- 1) nabycia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 2) nabycia pojazdu w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej;
 - 3) zwolnienia pojazdu przez organ Służby Celnej w procedurze dopuszczenia do obrotu – dotyczy pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej.
2. Posiadacz pojazdu powierzonego mu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną jest, obowiązany złożyć wniosek o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
3. Do wniosku o rejestrację pojazdu dołącza się:
- 1) dowód własności pojazdu lub dokument potwierdzający powierzenie pojazdu, o którym mowa w ust. 2;
 - 2) świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu albo dopuszczenie jednostkowe pojazdu, jeżeli są wymagane;
 - 3) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli jest wymagane, albo dowód rejestracyjny pojazdu albo inny dokument wydany przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzający wykonanie oraz termin ważności badania technicznego;
 - 4) dowód rejestracyjny oraz tablice rejestracyjne, jeżeli pojazd był zarejestrowany;
 - 5) kartę pojazdu, jeżeli była wydana;
 - 6) zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów, jeżeli jest wymagane;
 - 7) dokument potwierdzający spełnianie wymagań, o których mowa w art. 2 pkt 42 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – w przypadku pojazdów zabytkowych;
 - 8) dowód zgłoszenia celnego do procedury dopuszczenia do obrotu, jeżeli pojazd został sprowadzony z terytorium państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej i jest rejestrowany po raz pierwszy;
 - 9) dokument potwierdzający zapłatę akcyzy na terytorium kraju albo dokument potwierdzający brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju, albo zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, jeżeli samochód osobowy, czterokołowiec lub czterokołowiec lekki został sprowadzony

z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i jest rejestrowany po raz pierwszy;

10) zaświadczenie wydane przez właściwy organ potwierdzające:

a) uiszczenie podatku od towarów i usług od pojazdów sprowadzanych z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, albo

b) brak obowiązku, o którym mowa w lit. a

– jeżeli sprowadzany pojazd jest pojazdem silnikowym napędzanym silnikiem o pojemności skokowej większej niż 48 cm³ lub o mocy większej niż 7,2 kW i jest rejestrowany po raz pierwszy, z zastrzeżeniem ust. 6 i 7;

11) dowód wpłaty, o którym mowa w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, lub oświadczenie o podleganiu obowiązkowi zapewniania sieci zbierania pojazdów, o którym mowa w art. 11 ust. 4 tej ustawy, albo fakturę zawierającą takie oświadczenie, jeżeli pojazd jest rejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

4. W przypadku nabycia pojazdu, o którym mowa w ust. 3 pkt 9, od wyspecjalizowanego salonu sprzedaży w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, dokument potwierdzający zapłatę akcyzy na terytorium kraju może być zastąpiony oświadczeniem wyspecjalizowanego salonu sprzedaży, że posiada on oryginał lub kopię dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju od tego pojazdu.

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

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

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

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

6. Przepisy ust. 3 pkt 10 i ust. 5 stosuje się również do pojazdu wywiezionego za granicę i ponownie sprowadzonego z państwa członkowskiego Unii Europejskiej, którego właściciel składa wniosek o jego powtórny rejestrację na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

1) który był już zarejestrowany – w zakresie ust. 3 pkt 2;

2) zakupionego po przypadku na rzecz Skarbu Państwa lub na rzecz jednostki samorządu terytorialnego – w zakresie ust. 3 pkt 4 i 5;

3) zakupionego od Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej lub Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie ust. 3 pkt 4 i 5; w tym przypadku, zamiast dowodu rejestracyjnego wymaga się zaświadczenia potwierdzającego dane pojazdu niezbędne do jego rejestracji, wydanego przez właściwe organy tych jednostek;

4) wycofanego czasowo z ruchu drogowego – w zakresie ust. 3 pkt 4; w tym przypadku zamiast dowodu rejestracyjnego wymaga się przedstawienia decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu drogowego, o której mowa w art. 80 ust. 1;

5) niepodlegającego przepisom ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji – w zakresie ust. 3 pkt 11;

- 6) o którym mowa w ust. 2 oraz w art. 78 – w zakresie ust. 3 pkt 11;
 - 7) wywiezionego lub zbytego za granicę, wyrejestrowanego i powtórnie rejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – w zakresie ust. 3 pkt 8, 9 i 11;
 - 8) zabytkowego – w zakresie ust. 3 pkt 4; w tym przypadku; zamiast dowodu rejestracyjnego dopuszcza się przedstawienie oświadczenia właściciela pojazdu złożonego pod rygorem odpowiedzialności karnej, wynikającej z art. 233 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.), zwanej dalej „Kodeksem karnym”, że nie posiada dowodu rejestracyjnego;
 - 9) wyrejestrowanego, o którym mowa w art. 82 ust. 2 pkt 3, w przypadku jego powtórnej rejestracji – w zakresie ust. 3 pkt 4 i 5;
 - 10) którego własność została potwierdzona prawomocnym orzeczeniem sądu rozstrzygającym o własności pojazdu – w zakresie ust. 3 pkt 4 i 5.
8. W przypadku pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, zamiast dowodu rejestracyjnego dopuszcza się przedstawienie innego dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu, wydanego przez organ właściwy do rejestracji pojazdów w tym państwie.
9. W przypadku utraty lub zniszczenia tablic rejestracyjnych albo sprowadzenia z zagranicy pojazdu bez tablic rejestracyjnych lub konieczności zwrotu tych tablic do organu rejestrującego państwa, z którego pojazd został sprowadzony, właściciel pojazdu albo posiadacz, o którym mowa w art. 69 ust. 2, do wniosku o rejestrację pojazdu dołącza, zamiast tablic rejestracyjnych, stosowne oświadczenie pod rygorem odpowiedzialności karnej, wynikającej z art. 233 Kodeksu karnego.
10. W przypadku nie złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w terminie, o którym mowa w ust. 1 i 2, starosta pobiera opłatę za wydanie dowodu rejestracyjnego, zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i nalepki kontrolnej, zwiększoną o 50%.
11. W przypadku utraty lub zniszczenia dowodu rejestracyjnego lub karty pojazdu albo zatrzymania karty pojazdu przez organ rejestrujący, zamiast tych dokumentów należy przedstawić zaświadczenie potwierdzające dane zawarte w utraconym lub zniszczonym albo zatrzymanym dokumencie, niezbędne do rejestracji pojazdu, wystawione przez organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji.

Art. 70. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2, dokonuje rejestracji pojazdu, w drodze decyzji administracyjnej, wydając dowód rejestracyjny i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną.

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

3. W przypadku pojazdu, którego właścicielem jest przedsiębiorstwo wielozakładowe lub inny podmiot, w skład którego wchodzi wydzielone jednostki organizacyjne, rejestracji może dokonać starosta właściwy ze względu na siedzibę zakładu lub jednostki, na wniosek kierownika tego zakładu lub wydzielonej jednostki organizacyjnej upoważnionego przez właściciela.

4. Starosta dokonuje rejestracji pojazdu na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2, po pozytywnej weryfikacji dołączonych do wniosku o rejestrację pojazdu dokumentów, o których mowa w art. 69 ust. 3 pkt 1–7.

5. W przypadku dołączenia do wniosku o rejestrację pojazdu dokumentu, o którym mowa w art. 69 ust. 3 pkt 2 i ust. 4, w stosunku do którego stwierdzono, że dokument ten został wydany:

- 1) przez niewłaściwego producenta lub importera,
 - 2) dla pojazdu, którego dane i informacje zawarte w tym dokumencie są niezgodne z danymi i informacjami o typie pojazdu zgromadzonymi w katalogu, o którym mowa w art. 58,
 - 3) niezgodnie z obowiązującym wzorem, określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 46,
 - 4) na podstawie świadectwa homologacji typu WE lub świadectwa homologacji typu lub zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, lub
 - 5) dla pojazdu nieobjętego wydanym świadectwem homologacji typu WE lub świadectwem homologacji typu pojazdu albo zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji albo dopuszczeniem jednostkowym pojazdu
- starosta przekazuje stosowną informację Dyrektorowi TDT.

6. Jeżeli, w wyniku prowadzonego postępowania, stwierdzony zostanie brak dokumentów, o których mowa w art. 69 ust. 3 pkt 8-11, starosta zawiadamia niezwłocznie o tym fakcie właściwy w sprawie tych dokumentów organ.

7. Starosta odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, rejestracji pojazdu:

- 1) w przypadku braku pozytywnej weryfikacji dokumentów, o których mowa w art. 69 ust. 3 pkt 1-7;
- 2) jeżeli na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. Nr 165, poz. 1170, z późn. zm.⁷⁾) uzyskał informacje, że zgłoszony do rejestracji pojazd został skradziony, wykorzystany w niewłaściwy sposób lub utracony;
- 3) jeżeli na pytanie starosty skierowane do organu rejestrującego państwa członkowskiego, organ ten potwierdził, że status prawny pojazdu uprzednio zarejestrowanego w tym państwie powoduje brak przesłanek do rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

8. Za wydanie dowodu rejestracyjnego, zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i nalepki kontrolnej starosta pobiera opłatę oraz opłatę ewidencyjną.

9. Dowód rejestracyjny pojazdu wydany przez organ, o którym mowa w ust. 1 oraz art. 78, składa się z dwóch części – „Dowód rejestracyjny część I” i „Dowód rejestracyjny część II”. Dowód rejestracyjny część I jest dokumentem potwierdzającym dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, którym kierujący posługuje się uczestnicząc w ruchu drogowym. Dowód rejestracyjny część II jest wymagany razem z Dowodem rejestracyjnym część I do rejestracji pojazdu.

Art. 71. Organ właściwy w sprawach rejestracji legalizuje tablice rejestracyjne, umieszczając na nich znak legalizacyjny.

Art. 72. 1. Właściciel pojazdu lub posiadacz, o którym mowa w art. 69 ust. 2, jest obowiązany złożyć wniosek o wydanie nowego dowodu rejestracyjnego w przypadku:

⁷⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 195, poz. 1198 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2010 r. Nr 41, poz. 233 i Nr 81, poz. 531 i Nr 239, poz. 1593.

- 1) utraty lub zniszczenia dowodu rejestracyjnego;
 - 2) braku miejsca w dowodzie rejestracyjnym na zamieszczenie w nim terminów następnych badań technicznych pojazdów – przed upływem terminu badania technicznego pojazdu wskazanego w dowodzie rejestracyjnym;
 - 3) dokonania w pojeździe zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, powodujących zmianę stanu faktycznego w zakresie danych umieszczonych w dowodzie rejestracyjnym – w terminie 30 dni od dnia, w którym dokonano zmiany tego stanu;
 - 4) zmiany danych właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2 umieszczonych w dowodzie rejestracyjnym – w terminie 30 dni od dnia, w którym dokonano zmiany.
2. Starosta wydaje, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, nowy dowód rejestracyjny:
- 1) z urzędu – w przypadku wydania zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych z nowym numerem rejestracyjnym;
 - 2) na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust.2.
3. Rada powiatu może zmniejszyć opłatę za wydanie dowodu rejestracyjnego lub zwolnić od jej uiszczenia osoby obowiązane do złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, w przypadku zmiany stanu faktycznego w zakresie adresu właściciela lub posiadacza pojazdu, spowodowanej zmianami administracyjnymi.
4. W przypadku niezłożenia wniosku o wydanie nowego dowodu rejestracyjnego w terminie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2-4, starosta pobiera opłatę za wydanie nowego dowodu rejestracyjnego zwiększoną o 50%.

Art. 73. 1. Właściciel pojazdu lub posiadacz, o którym mowa w art. 69 ust. 2, jest obowiązany niezwłocznie złożyć wniosek o wydanie nowych tablic (tablicy) rejestracyjnych w przypadku:

- 1) utraty tablic (tablicy) rejestracyjnych;
 - 2) zniszczenia tablic (tablicy) rejestracyjnych.
2. Starosta wydaje zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej.
3. Starosta, wydając zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne nadaje nowy numer rejestracyjny pojazdu:
- 1) z urzędu – w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;
 - 2) na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2 – w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

Art. 74. Właściciel pojazdu lub posiadacz, o którym mowa w art. 69 ust. 2, jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić starostę właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem i przedłożyć zaświadczenie, o którym mowa w art. 56 ust. 3.

Art. 75. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2, dokonuje czasowej rejestracji pojazdu, w drodze decyzji administracyjnej, wydając, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne.

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

1) właściciela lub posiadacza:

a) w celu umożliwienia:

- wywozu pojazdu za granicę,
- przejazdu pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z miejsca jego zakupu lub odbioru albo od producenta pojazdu do miejsca jego sprzedaży lub odbioru,
- przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy;

b) w przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu, o którym mowa w art. 69 ust. 1 i 2;

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

3. Starosta na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2 wydaje, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, pozwolenie czasowe na okres do:

- 1) wydania nowego dowodu rejestracyjnego, w przypadkach, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3;
- 2) wydania tablic (tablicy) rejestracyjnych, w przypadku, o których mowa w art. 73 ust. 1.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, starosta, wydaje zalegalizowane tymczasowe tablice (tablicę) rejestracyjne za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2 i 3, dołącza się dokumenty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 86 ust. 1 pkt 3.

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

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

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

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

Art. 76. 1. Starosta, wykonując czynności związane z rejestracją pojazdu, współpracuje z właściwymi organami rejestrującymi państw członkowskich, w celu:

- 1) wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich;
- 2) potwierdzenia, w uzasadnionych przypadkach, wydania dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu i danych pojazdu w nim zawartych, przed rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli pojazd był uprzednio zarejestrowany na terytorium innego państwa członkowskiego.

2. Organ rejestrujący, o którym mowa w art. 79 ust. 1, w uzasadnionych przypadkach, dokonuje potwierdzenia wydania dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu i danych pojazdu w nim zawartych przed rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli pojazd był uprzednio zarejestrowany na terytorium innego państwa członkowskiego.

Art. 77. Jeżeli używanie pojazdu uzależnione jest od szczególnych warunków określonych przepisami, starosta wpisuje w dowodzie rejestracyjnym lub pozwoleniu czasowym odpowiednie zastrzeżenie.

Art. 78. 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, powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, dokonuje wojewoda mazowiecki na wniosek ministra właściwego do spraw zagranicznych.

Art. 79. 1. Rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Biura Ochrony Rządu, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej i Służby Celnej dokonują właściwe organy tych jednostek..

2. Rejestracji pojazdów należących do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, dokonuje właściwy organ Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

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

4. Starosta przyznaje organom, o których mowa w ust. 1, na zgłoszone zapotrzebowanie numery rejestracyjne pojazdów.

Art. 80. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, dokonuje czasowego wycofania pojazdu z ruchu drogowego, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2.

2. Czasowemu wycofaniu z ruchu drogowego podlegają:

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

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

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

5. Właściciel lub posiadacz, o którym mowa w art. 69 ust. 2, pojazdu czasowo wycofanego z ruchu drogowego jest obowiązany:

- 1) zapewnić postój pojazdu poza drogą publiczną, strefą zamieszkania oraz strefą ruchu;

- 2) zabezpieczyć pojazd przed możliwością jego uruchomienia przez osobę niepowołaną oraz zachować inne środki ostrożności niezbędne do uniknięcia wypadku.

Art. 81. 1. Opłaty, o których mowa w art. 70 ust. 8, art. 72 ust. 2, art. 73 ust. 2, art. 75 ust. 4, z wyjątkiem opłat ewidencyjnych, oraz opłata, o której mowa w art. 80 ust. 3, stanowią dochód powiatu.

2. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 78, wojewoda pobiera opłaty, o których mowa w art. 70 ust. 8, art. 72 ust. 2, art. 73 ust. 2, art. 75 ust. 4, które stanowią dochód budżetu państwa, z wyjątkiem opłat ewidencyjnych.

3. Wojewoda odstępuje od pobierania opłat, o których mowa w ust. 2, jeżeli wynika to z umów, powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności.

Art. 82. 1. Starosta, właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, dokonuje wyrejestrowania pojazdu w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) na wniosek jego właściciela lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2, w przypadku:
 - a) przekazania pojazdu do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, na podstawie zaświadczenia o demontażu pojazdu, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2, art. 25a lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie,
 - b) kradzieży pojazdu, jeżeli jego właściciel złożył stosowne oświadczenie pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania, wynikającej z art. 233 Kodeksu karnego.
 - c) wywozu pojazdu z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli pojazd został zarejestrowany za granicą lub zbyty za granicę,
 - d) zniszczenia (kasacji) pojazdu za granicą,
 - e) udokumentowanej trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu bez zmiany w zakresie prawa własności,
 - f) przekazania niekompletnego pojazdu niespełniającego wymagań w rozumieniu art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, na podstawie zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, o którym mowa w art. 25 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, albo równoważnego dokumentu wydanego w innym państwie,
 - g) wycofania pojazdu z obrotu, o którym mowa w art. 15;
- 2) z urzędu, w przypadku:
 - a) otrzymania od przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu zaświadczenia o demontażu pojazdu lub zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu niespełniającego wymagań w rozumieniu art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, o których mowa w art. 24 ust. 1 lub art. 33 ust. 3 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 informacji,
- c) niewyrejestrowanego pojazdu wywiezionego za granicę i tam zarejestrowanego, którego właściciel składa wniosek o jego powtórny rejestrację na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Pojazd wyrejestrowany nie podlega powtórnej rejestracji, z wyjątkiem pojazdu:

- 1) odzyskanego po kradzieży;
- 2) zabytkowego;
- 3) mającego co najmniej 25 lat, uznanego przez rzeczoznawcę samochodowego za mającego szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji;
- 4) ciągnika rolniczego lub przyczepy rolniczej;
- 5) wywiezionego lub zbytego za granicę, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c oraz pkt 2 lit. b i 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. 83. 1. Właściciel pojazdu jest obowiązany przekazać nabywcy pojazdu, w razie jego zbycia:

- 1) dowód rejestracyjny, pozwolenie czasowe albo decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu drogowego;
- 2) kartę pojazdu, jeżeli była wydana;
- 3) dopuszczenie jednostkowe pojazdu, jeżeli było udzielone albo uznanie dopuszczenia jednostkowego, o którym mowa w art. 49 ust. 1.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do pojazdów Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W takim przypadku organy rejestrujące tych jednostek przekazują nabywcy zaświadczenie potwierdzające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu.

Art. 84. Zadania i kompetencje określone w art. 70 ust. 1-8, art. 71, art. 72 ust. 2 i 4, art. 73 ust. 2 i 3, art. 75 ust. 1-4, art. 76, art. 77, art. 80 ust. 1 oraz art. 82 ust. 1 nie mogą być powierzone w drodze porozumienia gminie. Przepis ten nie dotyczy m. st. Warszawy.

Art. 85. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

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

- 4) wzór wniosku o wydanie nowego dowodu rejestracyjnego oraz tablic (tablicy) dla pojazdu zarejestrowanego oraz dokumenty dołączane do tego wniosku;
 - 5) tryb przyznawania numerów rejestracyjnych, w przypadku, o którym mowa w art. 79 ust.3;
 - 6) wysokość opłat za wydanie:
 - a) dowodu rejestracyjnego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 110 zł,
 - b) kompletu znaków legalizacyjnych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 20 zł,
 - c) nalepki kontrolnej, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 40 zł,
 - d) pozwolenia czasowego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 40 zł, z wyjątkiem pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 730 zł,
 - e) tablic (tablicy) rejestracyjnych, w przypadku:
 - tablic samochodowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 160 zł,
 - tablic motocyklowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł,
 - tablic motorowerowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 60 zł,
 - tablic indywidualnych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 2000 zł,
 - zabytkowych tablic samochodowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł,
 - zabytkowych tablic motocyklowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł,
 - tymczasowych tablic samochodowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 60 zł,
 - tymczasowych tablic motocyklowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 50 zł,
 - tymczasowych tablic motorowerowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 50 zł;
 - 7) szczegółowe czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu drogowego oraz wzory dokumentów w tych sprawach;
 - 8) warunki i tryb czasowego wycofania pojazdów z ruchu drogowego, wysokość opłat w zależności od okresu wycofania z ruchu drogowego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 150 zł, oraz wzory dokumentów stosowanych w tym zakresie;
 - 9) tryb legalizacji tablic rejestracyjnych, warunki techniczne i wzór znaku legalizacyjnego.
2. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji i wyrejestrowania, tryb nadawania cech identyfikacyjnych oraz wzory dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, 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 i wyrejestrowania 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 i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji i wyrejestrowania oraz wzory dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, kontroli skarbowej i Służby Celnej, a także jednostki organizacyjne właściwe w tych sprawach.

5. Minister właściwy do spraw administracji publicznej określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty, o której mowa w art. 82 ust. 3, uwzględniając koszty ponoszone przez gminy związane z usuwaniem negatywnych skutków utraty pojazdu.

6. Wydając rozporządzenia, o których mowa w ust. 1 – 4, uwzględnia się:

- 1) konieczność przeciwdziałania dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdów pochodzących z kradzieży;
- 2) prawidłowe zabezpieczenie przed podrobieniem lub przerobieniem oraz dostępem osób nieuprawnionych do dokumentów związanych z rejestracją, tablic rejestracyjnych i innych oznaczeń;
- 3) czynności wykonywane przez administrację publiczną związane z rozpatrywaniem wniosków o rejestrację i wyrejestrowanie pojazdów, wydanie nowego dowodu rejestracyjnego dla pojazdu zarejestrowanego, wydanie nowych tablic rejestracyjnych, czasową rejestrację pojazdu, czasowe wycofanie pojazdu z ruchu drogowego lub wyrejestrowanie pojazdu, składanych za pomocą środków komunikacji elektronicznej;
- 4) potrzebę wymiany informacji i współpracy z organami rejestrującymi państw członkowskich;
- 5) konieczność przeciwdziałania używaniu pojazdów czasowo wycofanych z ruchu drogowego;
- 6) koszty działania administracji publicznej w sprawach rejestracji i wyrejestrowania pojazdów i czasowego wycofania pojazdów z ruchu drogowego;
- 7) sposób wykorzystania pojazdów, o których mowa w ust. 2 - 4, przy wykonywaniu zadań określonych w przepisach dotyczących Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej, Służby Celnej i Żandarmerii Wojskowej;
- 8) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania organów.

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

- 1) warunki i tryb rejestracji pojazdów służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, organów kontroli skarbowej i Żandarmerii Wojskowej, 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 pojazdów oraz tablic rejestracyjnych;
 - 3) szczególne wymagania w zakresie personalizacji blankietów, o których mowa w pkt 2.
8. Wydając zarządzenie, o którym mowa w ust. 7, Prezes Rady Ministrów uwzględni:
- 1) prawidłowe zabezpieczenie dokumentów związanych z rejestracją pojazdów, o których mowa w ust. 7 pkt 1, oraz tablic rejestracyjnych;
 - 2) wymagania wynikające z obowiązku ochrony informacji niejawnych.

Rozdział 9

Badania techniczne pojazdów

Art. 86. 1. Badaniu technicznemu podlega:

- 1) pojazd samochodowy;
 - 2) ciągnik rolniczy;
 - 3) pojazd wolnobieżny wchodzący w skład kolejki turystycznej;
 - 4) motorower;
 - 5) przyczepa.
2. Właściciel pojazdu lub posiadacz, o którym mowa w art. 69 ust. 2, jest obowiązany przedstawić pojazd do badania technicznego.
3. Badania techniczne przeprowadza się jako badania okresowe lub badania dodatkowe.

Art. 87. 1. Okresowe badanie techniczne po raz pierwszy powinno się przeprowadzić przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Okresowe badanie techniczne pojazdu powinno się przeprowadzać corocznie.

3. Badaniu, o którym mowa w ust. 1, nie podlega:

- 1) nowy pojazd, dla którego wydano:
 - a) świadectwo zgodności WE,
 - b) świadectwo zgodności,
 - c) dopuszczenie jednostkowe pojazdu;
 - 2) zarejestrowany pojazd:
 - a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu – w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego ustalonego na podstawie ust. 5 - 8, lub
 - b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności
- z wyjątkiem taksówki, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.
4. W przypadku pojazdów, o których mowa w ust. 3 pkt 2 lit. b, termin ważności badania technicznego pojazdu uznaje się, o ile nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego pojazdu ustalony na podstawie ust. 5 – 8.

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

6. Przepis ust. 5 nie dotyczy:

- 1) pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
- 2) taksówki;
- 3) pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 osób łącznie z kierowcą z wyłączeniem autobusu, wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób;
- 4) pojazdu zabytkowego, wykorzystywanego do zarobkowego przewozu drogowego;
- 5) pojazdu marki „SAM”;
- 6) pojazdu zasilanego gazem;
- 7) kolejki turystycznej;
- 8) pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany;
- 9) pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego.

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

8. Okresowe badanie techniczne autobusu i trolejbusu powinno się przeprowadzać przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie przed upływem każdych kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego.

9. Okresowe badanie techniczne tramwaju powinno się przeprowadzać przed upływem 5 lat od dnia przekazania nowego tramwaju do eksploatacji, następnie przed upływem 3 lat od dnia przeprowadzenia pierwszego badania technicznego, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.

10. Okresowemu badaniu technicznemu nie podlega:

- 1) przyczepa lekka;
- 2) pojazd zabytkowy, inny niż określony w ust. 6 pkt 4.

11. Przepisy ust. 7-10 nie dotyczą pojazdów marki „SAM”.

Art. 88. 1. Dodatkowemu badaniu technicznemu podlega:

- 1) pojazd skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego:
 - a) w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska,
 - b) w przypadku, gdy pojazd uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) pojazd po przystosowaniu do:
 - a) zasilania gazem,
 - b) kierowania przez osobę niepełnosprawną, jeżeli dokonano zmian konstrukcyjnych w zakresie układu kierowniczego lub hamulcowego,
 - c) używania jako:
 - taksówka,

- pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany,
- pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego,
- pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;

3) pojazd, w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2010 r. Nr 11, poz. 66, Nr 81, poz. 530, Nr 126, poz. 853 i Nr 127, poz. 858) w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;

4) pojazd, w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;

5) pojazd dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 51, poz. 307, z późn. zm.⁸⁾), ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.⁹⁾) lub ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.¹⁰⁾);

6) autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi;

8) pojazd, dla którego jest wymagane potwierdzenie spełnienia warunków technicznych określone w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego;

7) pojazd, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych w zakresie innym niż określony w art. 47 ust. 2 pkt 2 powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym.

2. Starosta właściwy do spraw rejestracji pojazdów kieruje na dodatkowe badanie techniczne pojazd:

- 1) w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska;
- 2) w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;
- 3) w celu sprawdzenia prawidłowości przystosowania pojazdu do zasilania gazem;

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 57, poz. 352, Nr 75, poz. 473, Nr 105, poz. 655 i Nr 149, poz. 996, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1442, Nr 226, poz. 1475 i 1478 i Nr 257, poz. 1725 oraz z 2011 r. Nr 45, 235.

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190 i Nr 125, poz. 1363, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179, Nr 169, poz. 1384, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1684 i Nr 230, poz. 1922, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874, Nr 137, poz. 1302, Nr 180, poz. 1759, Nr 202, poz. 1957, Nr 217, poz. 2124 i Nr 223, poz. 2218, z 2004 r. Nr 6, poz. 39, Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 121, poz. 1262, Nr 123, poz. 1291, Nr 146, poz. 1546, Nr 171, poz. 1800, Nr 210, poz. 2135 i Nr 254, poz. 2533, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 57, poz. 491, Nr 78, poz. 684, Nr 143, poz. 1199, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1419 i 1420, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538, z 2006 r. Nr 94, poz. 651, Nr 107, poz. 723, Nr 157, poz. 1119, Nr 183, poz. 1353, Nr 217, poz. 1589 i Nr 251, poz. 1847, z 2007 r. Nr 165, poz. 1169, Nr 171, poz. 1208 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 141, poz. 888 i Nr 209, poz. 1316 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 19, poz. 100, Nr 42, poz. 341, Nr 65, poz. 545, Nr 69, poz. 587, Nr 79, poz. 666, Nr 125, poz. 1035, Nr 127, poz. 1052, Nr 157, poz. 1241, Nr 165, poz. 1316 i Nr 215, 1664 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 143, Nr 57, poz. 352, Nr 75, poz. 473, Nr 96, poz. 620, Nr 129, poz. 857, Nr 149, poz. 996, Nr 219, poz. 1442, Nr 226, poz. 1478 i Nr 229, poz. 1496.

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 14, poz. 113, Nr 90, poz. 756, Nr 143, poz. 1199 i Nr 179, poz. 1484, z 2006 r. Nr 143, poz. 1028 i 1029, z 2007 r. Nr 168, poz. 1187 i Nr 192, poz. 1382, z 2008 r. Nr 74, poz. 444, Nr 130, poz. 826, Nr 141, poz. 888 i Nr 209, poz. 1320, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 116, poz. 979, Nr 195, poz. 1504 i Nr 215, poz. 1666, oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 357, Nr 75, poz. 473 i Nr 107, poz. 679, Nr 226, poz. 1476, Nr 238, poz. 1578, Nr 247, 1652 i Nr 257, poz. 1726.

- 4) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska;
- 5) w celu sprawdzenia prawidłowości przystosowania pojazdu kategorii M lub N₁ do ciągnięcia przyczepy;
- 6) w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25 km/h.

Art. 89. 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. Badanie techniczne trolejbusu może być przeprowadzone po przedstawieniu dokumentu wydanego przez jednostkę uprawnioną w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych trolejbusów stwierdzającego sprawność odpowiednich przedmiotów wyposażenia trakcyjnego elektrycznego i urządzeń elektrycznych pomocniczych.

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

Art. 90. `Przepisów art. 87 - 89 nie stosuje się do badań technicznych pojazdu specjalnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organu kontroli skarbowej, Służby Celnej i Państwowej Straży Pożarnej oraz używanego do celów specjalnych.

Art. 91. 1. Badanie techniczne pojazdu jest przeprowadzane w:

- 1) podstawowej stacji kontroli pojazdów - w zakresie:
 - a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c,
 - b) dodatkowych badań technicznych pojazdów, o których mowa w lit a, z zastrzeżeniem ust. 2,
 - c) badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w lit. a, o ile stacja kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 110 ust. 1 pkt 1, w zakresie długości stanowiska kontrolnego;
- 2) okręgowej stacji kontroli pojazdów – w zakresie:
 - a) okresowego badania technicznego wszystkich pojazdów,
 - b) dodatkowych badań technicznych wszystkich pojazdów,
 - c) badań technicznych ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej przeprowadzanych poza stacją kontroli pojazdów.

2. Dodatkowe badanie techniczne:

- 1) autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h,
- 2) pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych,
- 3) pojazdu zabytkowego,
- 4) pojazdu marki „SAM”,
- 5) pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów innych niż określone w art. 47 ust. 2 pkt 2 powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym,

- 6) pojazdu, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych lub ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług,
 - 7) pojazdu, dla którego określono dodatkowe wymagania w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego
- jest przeprowadzane wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów.
- 3. Badanie techniczne ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej może być przeprowadzane poza stacją kontroli pojazdów.
 - 4. Badanie techniczne pojazdu jest przeprowadzane na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu.

Art. 92. 1. Badanie techniczne pojazdu przeprowadza diagnosta.

2. Diagnosta, po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania technicznego pojazdu:

- 1) wpisuje termin kolejnego badania w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty ewidencyjnej;
- 2) wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym.

3. Diagnosta, po stwierdzeniu negatywnego wyniku badania technicznego pojazdu, wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym.

4. W przypadku stwierdzenia negatywnego wyniku badania technicznego pojazdu, ponowne badanie techniczne przeprowadza się w zakresie sprawdzenia zespołów i układów pojazdu, w których stwierdzono niespełnienie warunków technicznych pojazdu, jeżeli właściciel lub posiadacz pojazdu w okresie nie dłuższym niż 14 dni przedstawi pojazd do badania wyłącznie w stacji kontroli pojazdów, w której wykonano to badanie.

5. Informacje o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu diagnosta zamieszcza w rejestrze badań technicznych pojazdów.

6. W przypadku rejestracji pojazdu lub wystawienia zaświadczenia z przeprowadzonego badania technicznego z wynikiem pozytywnym termin badania technicznego pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego organ rejestrujący.

Art. 93. 1. Diagnosta zatrzymuje dowód rejestracyjny pojazdu albo pozwolenie czasowe, po wykonaniu badania technicznego, w razie:

- 1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że:
 - a) pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,
 - b) zamontowano w pojeździe przedmioty wyposażenia lub części, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 5;
- 2) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego w stopniu powodującym ich nieczytelność;
- 3) uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego;
- 4) stwierdzenia negatywnego wyniku dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 88 ust. 1 pkt 2 lit. a.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, diagnosta przesyła Dyrektorowi TDT kopię zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.
3. Diagnosta zatrzymując dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe wydaje pokwitowanie. Pokwitowanie wydane w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, upoważnia do używania pojazdu przez okres nieprzekraczający 7 dni.
4. Zatrzymany dowód rejestracyjny pojazdu albo pozwolenie czasowe wraz z kopią wydanego pokwitowania diagnosta przesyła niezwłocznie organowi, który je wydał.
5. Zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaleniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie.
6. W przypadku gdy wynik badania technicznego, o którym mowa w art. 87 ust. 1, jest negatywny, diagnosta wystawiając zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym po stwierdzeniu, że pojazd w wyniku niespełnienia warunków technicznych stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska lub gdy cechy identyfikacyjne pojazdu są niezgodne z danymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, zatrzymuje dowód rejestracyjny lub odpowiadający mu dokument i nie później niż w terminie 7 dni przesyła do starosty właściwego ze względu na miejsce prowadzenia stacji kontroli pojazdów.
7. Zatrzymany dowód rejestracyjny lub odpowiadający mu dokument, o którym mowa w ust. 6, starosta przechowuje przez okres 30 dni. Po upływie tego terminu dowód rejestracyjny lub odpowiadający mu dokument jest przekazywany przedstawicielstwu państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany.

Art. 94. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, uwzględniając warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów oraz metody badań technicznych pojazdów.

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

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

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 500 zł, uwzględniając rodzaje badanych pojazdów, zakres, sposób i warunki przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

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

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

Rozdział 10

Stacje kontroli pojazdów

Art. 95. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447, Nr 182, poz. 1228 i Nr 239, poz. 1539) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

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

1) przedsiębiorcę w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej;

2) szkołę i centrum kształcenia praktycznego kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów samochodowych;

3) jednostkę:

a) sektora finansów publicznych,

b) ochrony przeciwpożarowej,

c) wojskową.

3. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową podmiotów, o których mowa w ust. 2 pkt 2 i 3, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1.

Art. 96. 1. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:

1) ma siedzibę lub oddział, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą miejsce wykonywania działalności - 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, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;

4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z 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 diagnostów posiadających kwalifikacje odpowiednie do zakresu badań technicznych pojazdów przeprowadzanych w stacji kontroli pojazdów.

2. Poświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, Dyrektor TDT, na wniosek przedsiębiorcy, po dokonaniu za opłatą sprawdzenia stacji kontroli pojazdów, na okres nie dłuższy niż 5 lat od dnia jego wydania.

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

Art. 97. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany uzyskać nowe poświadczenie, o którym mowa w art. 96 ust. 1 pkt 5, w przypadku zmiany:

- 1) zakresu przeprowadzanych badań technicznych;
- 2) stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów.

2. Nie wymaga się uzyskania nowego poświadczenia w przypadku zmiany stanu faktycznego, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jeżeli zmiana wyposażenia kontrolno - pomiarowego następuje na inne, spełniające wymagania zawarte w przepisach wydanych na podstawie art. 110 ust. 1 pkt 1 bez zmiany w zakresie warunków lokalowych, o ile przedsiębiorca w terminie 7 dni od dnia zaistnienia zmiany zawiadomi o tej zmianie Dyrektora TDT.

3. W przypadku zmiany przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów warunek, o którym mowa w art. 96 ust. 1 pkt 5, uznaje się za spełniony, jeżeli nowy przedsiębiorca uzyska zgodę Dyrektora TDT na wykonywanie uprawnień wynikających z poświadczenia.

4. Dyrektor TDT, na wniosek przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 3, wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, zgodę na wykonywanie uprawnień wynikających z poświadczenia jednak na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy.

Art. 98. Do zawiadomienia, o którym mowa w art. 97 ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 110 ust. 1 pkt 1 i 2.

Art. 99. 1. Przedsiębiorca prowadzący okręgową stację kontroli pojazdów, w celu uzyskania uprawnienia do przeprowadzenia badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu jest obowiązany uzyskać potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań.

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

3. Przedsiębiorca prowadzący okręgową stację kontroli pojazdów w celu uzyskania dla tej stacji potwierdzenia spełnienia dodatkowych wymagań powinien:

- 1) zatrudniać w tej stacji diagnostę, który odbył kurs specjalistyczny w zakresie badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych pojazdów w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, zwany dalej „kursem specjalistycznym”;
- 2) posiadać w tej stacji wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do przeprowadzenia badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych pojazdów w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) być niezależny i bezstronny w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio z nim powiązanych, zainteresowanych uzyskaniem dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

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

5. Potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań wydaje się na okres, nie dłuższy niż okres na jaki zostało wydane poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych, o którym mowa w art. 96 ust. 1 pkt 5.

6. Potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań wygasa w przypadku:

- 1) upływu okresu, na jaki zostało wydane;
- 2) wygaśnięcia poświadczenia, o którym mowa w art. 96 ust. 1 pkt 5;
- 3) wydania przez starostę decyzji o zakazie prowadzenia stacji.

7. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany w terminie 7 dni zawiadomić Dyrektora TDT o zmianie dodatkowych wymagań, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, stanowiących podstawę wydania potwierdzenia spełnienia dodatkowych wymagań.

8. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany uzyskać nowe potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań, w przypadku zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego niezbędnego do przeprowadzenia badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych pojazdów w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Art. 100. Opłaty, o których mowa w art. 96 ust. 2 oraz 99 ust. 2, stanowią przychód TDT.

Art. 101. 1. Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest starosta.

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

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, powinien zawierać następujące dane:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsca zamieszkania;
- 2) numer w ewidencji działalności gospodarczej albo numer w Krajowym Rejestrze Przedsiębiorców – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli podmiot jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;
- 4) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
- 5) numer i datę wydania decyzji Dyrektora TDT, o której mowa w art. 96 ust. 2;
- 6) adres stacji kontroli pojazdów;
- 7) zakres badań jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać;
- 8) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z ich numerami ewidencyjnymi

4. Do wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, należy dołączyć oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, określone w ustawie z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”.

5. Oświadczenie powinno również zawierać:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
 - 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
 - 3) podpis przedsiębiorcy albo osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.
6. We wniosku, o którym mowa w ust. 3, przedsiębiorca może zwrócić się o upoważnienie do umieszczania numeru rozpoznawczego.
7. Starosta dokonuje za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, nadając stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy, oraz wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu, a w przypadku o którym mowa w ust. 6, upoważnia tę stację do umieszczania numeru rozpoznawczego.
8. W rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów umieszcza się dane przedsiębiorcy, o których mowa w ust. 3, z wyjątkiem adresu zamieszkania, jeżeli jest on inny niż adres siedziby oraz kod rozpoznawczy stacji.
9. Starosta odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w przypadku, o którym mowa w art. 106 ust. 3.
10. Przedsiębiorca jest obowiązany przekazać właściwemu staroście, w formie pisemnej, informacje o:
- 1) zmianie danych, o których mowa w ust. 3,
 - 2) zakończeniu prowadzenia działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów
- w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmian albo zakończenia prowadzenia działalności.
11. Opłata, o której mowa w ust. 7, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód powiatu.

Art. 102. 1. Nadzór nad przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów sprawuje starosta właściwy ze względu na miejsce prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

2. W przypadku stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez przedsiębiorcę, o którym mowa w art. 95 ust. 2 pkt 2 i 3, kontrolę przeprowadza starosta odpowiednio przy współudziale:

- 1) właściwego organu założycielskiego szkoły, centrum kształcenia praktycznego, jednostki sektora finansów publicznych oraz jednostki ochrony przeciwpożarowej;
- 2) właściwej jednostki organizacyjnej podległej Ministrowi Obrony Narodowej.

3. W ramach sprawowanego nadzoru starosta:

- 1) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę przedsiębiorcy w zakresie:
 - a) prowadzenia stacji kontroli pojazdów zgodnie z warunkami, o których mowa w art. 96 ust. 1,
 - b) prawidłowości przeprowadzania 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 administracyjną o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, której nadaje rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli przedsiębiorca:

- a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 101 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. 96 ust. 1 pkt 5, a upłynął termin ważności poprzedniego poświadczenia,
- e) nie przekazał staroście informacji, o których mowa odpowiednio w art. 101 ust. 9,

4. W ramach przeprowadzanej kontroli starosta ma prawo:

- 1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
- 2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania techniczne, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana przez stację działalność;
- 3) uczestnictwa w przeprowadzanych badaniach technicznych.

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

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

- 1) przeprowadzanie badań technicznych pojazdów niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami ich wykonywania;
- 2) wydawanie zaświadczeń o przeprowadzonych badaniach technicznych lub dokonanie wpisu w dowodach rejestracyjnych pojazdów niezgodnie ze stanem faktycznym;
- 3) przeprowadzanie badań technicznych bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
- 4) umieszczenie numeru rozpoznawczego niezgodnie z decyzją albo bez decyzji starosty, o której mowa w art. 6 ust.3.

7. 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.

8. Starosta, w przypadku wydania decyzji o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, niezwłocznie powiadamia o tym Dyrektora TDT.

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

Art. 103. 1. Nadzór nad przedsiębiorcą prowadzącym okręgową stację kontroli pojazdów, o której mowa w art. 99, w zakresie uprawnienia do przeprowadzenia badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu sprawuje Dyrektor TDT.

2. W ramach sprawowanego nadzoru Dyrektor TDT:

- 1) co najmniej raz na 3 lata przeprowadza kontrolę przedsiębiorcy w zakresie:
 - a) spełnienia warunków, o których mowa w art. 99 ust. 3,
 - b) prawidłowości przeprowadzania badań, o których mowa w art. 50 ust.2,
 - c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji związanej z badaniami, o których mowa w art. 50 ust. 2;
- 2) wydaje zalecenia pokontrolne w zakresie, spełnienia warunków, o których mowa w art. 99 ust. 3, i wyznacza termin usunięcia naruszeń stwierdzonych w wyniku kontroli.

3. W ramach przeprowadzanej kontroli Dyrektor TDT ma prawo:

- 1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego okręgową stację kontroli pojazdów i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
- 2) wstępu na teren okręgowej stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana przez stację działalność;
- 3) uczestnictwa w przeprowadzanych badaniach potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Art. 104. Dyrektor TDT cofa, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności, w przypadku:

- 1) niespełniania wymagań określonych w art. 99 ust. 3;
- 2) wielokrotnego przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych pojazdów w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu niezgodnie z przepisami;
- 3) wielokrotnego sporządzania sprawozdania z badania potwierdzającego spełnienie warunków niezgodnie ze stanem faktycznym;
- 4) nieusunięcia w wyznaczonym terminie naruszeń stwierdzonych w wyniku kontroli.

Art. 105. Dyrektor TDT niezwłocznie przekazuje właściwemu staroście prowadzącemu rejestr przedsiębiorców prowadzących okręgową stację kontroli pojazdów informację o wydaniu albo cofnięciu potwierdzenia spełnienia dodatkowych wymagań.

Art. 106. 1. Starosta wydaje decyzję o wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów na wniosek przedsiębiorcy.

2. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli zostało wszczęte postępowanie w sprawie wydania zakazu prowadzenia stacji kontroli pojazdów na podstawie art. 102 ust. 3 pkt 3, wniosek pozostawia się bez rozpoznania.

3. W przypadku wydania decyzji o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 102 ust. 3 pkt 3, ponowny wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację

kontroli pojazdów może nastąpić wyłącznie na zasadach określonych w art. 72 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 107. Starosta niezwłocznie przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane i informacje:

- 1) o których mowa w art. 101 ust. 7 po dokonaniu odpowiedniego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
- 2) o wydaniu decyzji administracyjnej:
 - a) o zakazie prowadzenia stacji kontroli pojazdów ze wskazaniem okresu, przez który przedsiębiorca nie może uzyskać ponownego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - b) o wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów na wniosek, o którym mowa w art. 106 ust. 1.

Art. 108. 1. Dyrektor TDT może doraźnie przy udziale przedstawiciela właściwego starosty przeprowadzić kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

- 1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 96 ust. 1 pkt 5;
 - 2) prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
 - 3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.
2. W przypadku stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez przedsiębiorcę, o którym mowa w art. 95 ust. 2 pkt 2 i 3, kontrolę, o której mowa w ust. 1, przeprowadza się przy współudziale organu nadzoru, o którym mowa w art. 102 ust. 2.
3. Dyrektor TDT informuje o wyniku kontroli, o której mowa w ust. 1, starostę sprawującego nadzór nad przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów.
4. Pracownicy TDT podczas wykonywania czynności kontrolnych podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu.

Art. 109. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany prowadzić rejestr badań technicznych pojazdów z wykorzystaniem systemu informatycznego.

2. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1, powinien umożliwiać rozwój wiedzy fachowej i podnoszenie kwalifikacji przez zatrudnionych diagnostów.

Art. 110. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne;
- 2) dodatkowe wymagania w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego w stosunku do okręgowej stacji kontroli pojazdów, która ma przeprowadzać badanie potwierdzające spełnienie wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) tryb współdziałania, o którym mowa w art. 102 ust. 2 i art. 108 ust. 2;
- 4) wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru;
- 5) sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów;
- 6) wysokość opłaty za:

- a) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 96 ust. 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1500 zł,
- b) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 99 ust. 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1000 zł,
- c) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł.

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

- 1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów;
- 2) zmiany w metodach badań technicznych pojazdów;
- 3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów;
- 4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych;
- 5) koszty związane z prowadzeniem rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
- 6) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania podmiotów i organów.

Art. 111. 1. Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policja, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencja Wywiadu, Służba Kontrwywiadu Wojskowego, Służba Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Biuro Ochrony Rządu, Straż Graniczna, organy kontroli skarbowej, Służba Celna i Państwowa Straż Pożarna, mogą prowadzić stacje kontroli pojazdów przeprowadzające badania techniczne pojazdów należących do tych podmiotów. Stacje te mogą przeprowadzać badania techniczne pojazdów należących do każdego z tych podmiotów.

2. Stacja, o której mowa w ust. 1, prowadzona przez Państwową Straż Pożarną może przeprowadzać badania techniczne pojazdów jednostek ochrony przeciwpożarowej.

3. Stacje kontroli pojazdów prowadzące badania techniczne, o których mowa w ust. 1, mogą być prowadzone przez instytucje gospodarki budżetowej, o których mowa w art. 23 ustawy z 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.¹¹⁾), dla których funkcję organu założycielskiego wykonują organy reprezentujące podmioty, o których mowa w ust. 1, jeżeli na podstawie tej ustawy organy reprezentujące te podmioty są uprawnione do tworzenia instytucji gospodarki budżetowej.

4. Do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej, organów kontroli skarbowej i Służby Celnej, których dotyczą warunki i tryb rejestracji określone w przepisach wydanych na podstawie art. 85 ust. 2 – 4, a także do pojazdów Państwowej Straży Pożarnej, mają zastosowanie przepisy art. 91 ust. 1.

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych oraz Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Biura Ochrony Rządu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego określają, w drodze rozporządzenia:

¹¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, Nr 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020, Nr 238, poz. 1578 i Nr 257, poz. 1726

- 1) jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad stacją kontroli pojazdów, o której mowa w ust. 1 oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do przeprowadzania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania,
 - 2) wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów, o której mowa w ust. 1, upoważnionej do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
 - 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów przeprowadzanych na stacjach, o których mowa w ust. 1,
 - 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów specjalnych lub używanych do celów specjalnych,
 - 5) rodzaje stacji kontroli pojazdów, o której mowa w ust. 1 oraz zakresy upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów i nadawania numerów rozpoznawczych na tych stacjach
- uwzględniając specyfikę wynikającą z przeznaczenia pojazdów należących do podmiotów określonych w ust. 1, w tym pojazdów specjalnych oraz pojazdów używanych do celów specjalnych.
6. Przepisów art. 95 – 110 nie stosuje się do stacji kontroli pojazdów, o których mowa w ust. 1.

Rozdział 11

Diagnosta, montażysta i ośrodki szkolenia

Art. 112. 1. Diagnostą jest osoba uprawniona do przeprowadzania badań technicznych, która:

- 1) posiada:
 - a) tytuł zawodowy inżyniera mechanika, lub
 - b) tytuł zawodowy technika mechanika albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe w zawodzie technik mechanik lub technik pojazdów samochodowych- oraz praktykę związaną z obsługą i naprawą pojazdów, określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 124 ust. 3 pkt 1;
- 2) ukończyła kurs dla kandydatów na diagnostów, potwierdzony zaświadczeniem o jego ukończeniu albo odbyła kształcenie w formie zajęć szkolnych prowadzonych dla uczniów przez szkołę, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na diagnostę przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu:
 - a) za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe,
 - b) za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów,
 - c) w którym orzeczono zakaz wykonywania zawodu diagnosty.

2. Badania potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, przeprowadza diagnosta, który ukończył kurs specjalistyczny, o którym mowa w art. 99 ust. 3 pkt 1, oraz złożył z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT.

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

4. Starosta, na wniosek osoby, która spełnia wymagania określone w ust. 1:

- 1) nadaje w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych;
- 2) nadaje diagnostę numer ewidencyjny; oraz
- 3) wpisuje diagnostę do rejestru diagnostów oraz potwierdza wpis wydając mu zaświadczenie.

5. Do wniosku o nadanie uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych dołącza się dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1-4, oraz dowód uiszczenia opłaty i opłaty ewidencyjnej.

6. W rejestrze diagnostów umieszcza się:

1) dane diagnosty:

- a) numer ewidencyjny,
- b) imię i nazwisko,
- c) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę kraju, który wydał ten dokument,
- d) adres zamieszkania;

2) rodzaje badań do przeprowadzania których uprawniony jest diagnosta;

3) dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony – po uzyskaniu tych danych od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów, w której diagnosta został zatrudniony.

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

8. Starosta odmawia dokonania wpisu do rejestru diagnostów, w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku, o którym mowa w art. 114 ust. 4.

9. Opłata, o której mowa w ust. 4, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód powiatu.

Art. 113. Diagnosta jest obowiązany:

- 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;
- 2) uczestniczyć co dwa lata w 3-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego;
- 3) przekazywać staroście:
 - a) informację o zmianie danych, o których mowa w art. 112 ust. 1 pkt 4, oraz ust. 6 pkt 1 lit. b - d – w terminie 14 dni od dnia tej zmiany,
 - b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, w terminie nie później niż 14 dni przed upływem dwuletniego okresu:

- od dnia wpisu do rejestru diagnostów, albo
- od dnia ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego.

Art. 114. 1. Starosta cofa uprawnienie diagnoście, w drodze decyzji administracyjnej oraz skreśla go z rejestru diagnostów, w przypadku:

- 1) niespełniania przez niego, co najmniej jednego z wymagań określonych w art. 112 ust. 1 pkt 4;
- 2) niespełnienia przez niego obowiązku, o którym mowa w art. 113 pkt 3 lit. b;
- 3) dopuszczenia się rażącego naruszenia przepisów z zakresu przeprowadzenia badań technicznych.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. Rażącym naruszeniem przepisów z zakresu przeprowadzenia badań technicznych jest:

- 1) przeprowadzenie badania bez wymaganego wyposażenia kontrolno – pomiarowego;
- 2) dokonywanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu, bez przeprowadzenia badania technicznego lub niezgodnie z wynikiem przeprowadzonego badania technicznego;
- 3) wydawanie zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym i przepisami;
- 4) umieszczanie numeru rozpoznawczego, niezgodnie z decyzją starosty lub bez decyzji starosty, o której mowa w art. 6 ust. 3.

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

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

- 1) nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym starosta wydał ostateczną decyzję o skreśleniu diagnosty z rejestru diagnostów;
- 2) po odbyciu przez diagnostę warsztatów doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 113 pkt 2.

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

Art. 115. Starosta prowadzący rejestr diagnostów niezwłocznie po dokonaniu wpisu do rejestru, przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów, dane i informacje:

- 1) o których mowa w art. 112 ust. 6 pkt 1 lit. a, pkt 2 i 3;
- 2) o terminie i przyczynie skreślenia diagnosty z rejestru;
- 3) o terminie, do kiedy nie może być dokonany kolejny wpis do rejestru.

Art. 116. 1. Montażystą przystosowującym pojazd do zasilania gazem, odpowiednio do rodzaju gazu, zwanym dalej „montażystą”, jest osoba uprawniona, która:

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

2. Organem właściwym do prowadzenia rejestru montażystów jest Dyrektor TDT.
3. Dyrektor TDT wydaje, na wniosek osoby, która spełnia wymagania określone w ust. 1, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, uprawnienie do dokonywania montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem, nadaje montażystę numer ewidencyjny, wpisuje montażystę do rejestru montażystów oraz potwierdza wpis wydając mu zaświadczenie.
4. Do wniosku o wpis do rejestru montażystów dołącza się dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, oraz dowód uiszczenia opłaty i opłaty ewidencyjnej.
5. W rejestrze montażystów umieszcza się dane montażysty:
 - 1) numer ewidencyjny;
 - 2) imię i nazwisko;
 - 3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę kraju, który wydał ten dokument;
 - 4) adres zamieszkania.
6. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód TDT.

Art. 117. Montażysta jest obowiązany:

- 1) rzetelnie wykonywać swoje obowiązki;
- 2) co dwa lata uczestniczyć w 1-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego;
- 3) przekazywać Dyrektorowi TDT:
 - a) informację o zmianie danych, o których mowa w art. 116 ust. 5 pkt 2 – 4 – w terminie 14 dni od dnia tej zmiany,
 - b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach - nie później niż 14 dni przed upływem dwuletniego okresu od ukończenia ostatnich warsztatów.

Art. 118. 1. Dyrektor TDT cofa uprawnienie montażysty, w drodze decyzji administracyjnej oraz skreśla go z rejestru montażystów, nadając tej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, w przypadku:

- 1) niespełnienia przez niego obowiązku, o którym mowa w art. 117 pkt 3 lit. b;
- 2) dopuszczenia się rażącego naruszenia wykonywania obowiązków.

2. Rażącym naruszeniem wykonywania obowiązków jest:

- 1) przystosowanie pojazdu do zasilania gazem:
 - a) przy użyciu przedmiotów wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem bez wymaganego świadectwa homologacji lub niezgodnie ze świadectwem homologacji,
 - b) niezgodnie z instrukcją montażu, o której mowa w art. 16 ust. 3 pkt 6;
- 2) wydawanie zaświadczenia o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem, niezgodnego ze stanem faktycznym i przepisami wydanymi na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1;
- 3) dokonywanie montażu zbiornika, bez dokumentu wydanego przez Dyrektora TDT, stwierdzającego sprawność tego zbiornika.

3. W przypadku skreślenia montażysty z rejestru montażystów, ponowny wpis może być dokonany po ponownym złożeniu z wynikiem pozytywnym przez niego egzaminu, o którym mowa w art. 116 ust. 1 pkt 2.

Art. 119. 1. Za egzamin, o którym mowa w art. 112 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 oraz w art. 116 ust. 1 pkt 2, pobiera się opłatę.

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

Art. 120. 1. Kurs dla kandydatów na diagnostów i diagnostów, kandydatów na montażystów, kurs specjalistyczny oraz warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów i montażystów, zwany dalej „ośrodkiem szkolenia”.

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

- 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń;
- 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania odpowiednio badań technicznych albo przystosowania pojazdów do zasilania gazem.

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

4. Ośrodek szkolenia wydaje:

- 1) kandydatowi na diagnostę albo montażystę – zaświadczenie o ukończeniu kursu dla kandydatów na diagnostów albo montażystów;
- 2) odpowiednie zaświadczenie o ukończeniu:
 - a) kursu specjalistycznego w zakresie przeprowadzania badań w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
 - b) kursu dla diagnostów,
 - c) warsztatów doskonalenia zawodowego

– pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Art. 121. Ośrodek szkolenia może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonego kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego:
 - a) salę wykładową,
 - b) pomieszczenie biurowe;
- 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;
- 3) zapewnia prowadzenie kursów lub warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:
 - a) wykształcenie wyższe techniczne o specjalności samochodowej,
 - b) co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją lub uprawnienia diagnosty;
- 4) posiada zbiory odpowiednich przepisów oraz pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 5) nie prowadzi działalności gospodarczej w zakresie:

- a) prowadzenia stacji kontroli pojazdów,
 - b) przystosowywania pojazdów do zasilania gazem;
- 6) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej oraz przedsiębiorcy;
- 7) w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości.

Art. 122. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

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

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

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
 - 2) numer w ewidencji działalności gospodarczej albo w rejestrze przedsiębiorców – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
 - 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli podmiot jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;
 - 4) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
 - 5) adres:
 - a) okręgowej stacji kontroli pojazdów,
 - b) podmiotu dokonującego przystosowania pojazdu do zasilania gazem
- wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki przedsiębiorca posiada tytuł prawny do obiektów odpowiednio okręgowej stacji kontroli pojazdów albo podmiotu dokonującego przystosowania pojazdu do zasilania gazem.

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

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane są mi i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, określone w ustawie z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”.

5. Oświadczenie powinno również zawierać:

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

6. Wojewoda dokonuje za opłatą wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia i wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu, nadając przedsiębiorcy numer w rejestrze i numer ewidencyjny dla ośrodka szkolenia.

7. Wojewoda w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia umieszcza dane, o których mowa w ust. 3 i 6, z wyjątkiem adresu zamieszkania, jeżeli jest on inny niż adres siedziby.
8. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia jest obowiązany przekazać właściwemu wojewodzie informacje o:
 - 1) zmianie danych, o których mowa w ust. 3 – w terminie 14 dni od dnia tej zmiany;
 - 2) zakończeniu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia – w terminie 14 dni od dnia zakończenia prowadzenia działalności.
9. Opłata, o której mowa w ust. 6, stanowi dochód budżetu państwa.

Art. 123. 1. Nadzór nad przedsiębiorcą prowadzącym ośrodek szkolenia sprawuje wojewoda właściwy ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka szkolenia.

2. W ramach sprawowanego nadzoru wojewoda:

- 1) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę przedsiębiorcy w zakresie prowadzenia kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego zgodnie z programem oraz warunkami, o których mowa odpowiednio w art. 120 ust. 2 i 3;
- 2) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności ośrodka szkolenia w zakresie prowadzenia kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 3) wydaje decyzję administracyjną o zakazie prowadzenia działalności ośrodka szkolenia w zakresie prowadzenia kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego, której nadaje rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli przedsiębiorca:
 - a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 122 ust. 4, niezgodnie ze stanem faktycznym;
 - b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia w wyznaczonym przez wojewodę terminie;
 - c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia;
 - d) nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w art. 122 ust. 8.
3. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:
 - 1) prowadzenie kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem;
 - 2) prowadzenie kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 120 ust. 3;
 - 3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć.
4. W przypadku wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, ponowny wpis do rejestru działalności regulowanej w tym zakresie może nastąpić wyłącznie na zasadach określonych w art. 72 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.
5. Po przeprowadzeniu kontroli osoba ją przeprowadzająca sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego w ich wyniku stanu faktycznego. Protokół podpisuje osoba reprezentująca przedsiębiorcę, która może wnieść do protokołu ewentualne zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu, sporządza się stosowną adnotację w protokole.
6. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 124. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;
- 2) szczegółowy program oraz czas trwania:
 - a) kursu dla kandydatów na diagnostów i diagnostów oraz kandydatów na montażystów,
 - b) kursu specjalistycznego,
 - c) warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 3) sposób:
 - a) postępowania z dokumentami dotyczącymi osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień diagnosty, montażysty oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;
- 4) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego.

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

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

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

- 1) szczegółowe wymagania w zakresie posiadanej praktyki, o której mowa w art. 112 ust. 1 pkt 1 przez kandydata na diagnostę odpowiednio do posiadanego wykształcenia;
- 2) warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na diagnostów i montażystów;
- 3) warunki i zakres egzaminu dla diagnostów;
- 4) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów i montażystów;
- 5) budowę i sposób nadawania numeru ewidencyjnego diagnosty i montażysty;
- 6) wzór wniosku o nadanie uprawnienia diagnosty lub montażysty;
- 7) wzór pieczętki imiennej diagnosty i montażysty;
- 8) wysokość opłaty za:
 - a) egzamin, o którym mowa w art. 112 ust. 1 pkt 3 i art. 116 ust. 1 pkt 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 400 zł,
 - b) egzamin, o którym mowa w art. 112 ust. 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1000 zł,
 - c) nadanie uprawnienia, o którym mowa w art., 112 ust. 4 pkt 1 i art. 116 ust. 3 pkt 1, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł.

4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister uwzględnia odpowiednio:

- 1) poziom i kierunek wykształcenia kandydata na diagnostę;

- 2) potrzebę zapewnienia należytych warunków organizacyjno-technicznych do przeprowadzania egzaminów;
 - 3) potrzebę zapewnienia ujednoliconych procedur nadawania numerów ewidencyjnych diagnostom i montażystom;
 - 4) koszty związane z organizacją i przeprowadzaniem egzaminów oraz z prowadzeniem rejestru diagnostów i montażystów.
5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) sposób nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia;
 - 2) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,
 - c) pieczętki ośrodka szkolenia;
 - 3) wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł.
6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 5, minister uwzględnia odpowiednio:
- 1) potrzebę zapewnienia ujednoliconych procedur oznaczania ośrodków szkolenia;
 - 2) potrzebę ujednolicenia dokumentów;
 - 3) koszty związane z:
 - a) prowadzeniem rejestru przedsiębiorców,
 - b) wykonywaniem nadzoru nad ośrodkami szkolenia.

Rozdział 12

Rzeczoznawcy samochodowi

Art. 125. 1. Rzeczoznawcą samochodowym jest osoba uprawniona, która:

- 1) posiada:
 - a) wyższe wykształcenie,
 - b) co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją,
 - c) prawo jazdy kategorii A, B oraz C1 lub C,
 - d) certyfikat w zakresie rzeczoznawstwa samochodowego wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, wydany na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 760 i Nr 107, poz. 679 oraz Nr 114, poz. 760);
 - 2) nie była prawomocnie skazana za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
 - 3) daje rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków.
2. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d, jest wydawany na okres 3 lat.

Art. 126. 1. Dyrektor TDT nadaje, na wniosek osoby, która spełnia wymagania określone w art. 125 ust. 1 pkt 1–3, w drodze decyzji administracyjnej, uprawnienie rzeczoznawcy samochodowego i wpisuje rzeczoznawcę samochodowego na listę rzeczoznawców samochodowych oraz potwierdza wpis, wydając mu zaświadczenie.

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

- 1) odpis lub poświadczoną kopię dyplomu potwierdzającą posiadanie wyższego wykształcenia;
- 2) dokument potwierdzający co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją;
- 3) poświadczoną kopię prawa jazdy;
- 4) zaświadczenie z Krajowego Rejestru Karnego, potwierdzające, że osoba nie figuruje w kartotece karnej, wydane nie później niż w terminie 6 miesięcy przed dniem złożenia wniosku;
- 5) poświadczoną kopię certyfikatu w zakresie rzeczoznawstwa samochodowego wydanego przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji;
- 6) wydane uprzednio rzeczoznawcy samochodowemu zaświadczenie, w przypadku ponownego złożenia wniosku, po uzyskaniu nowego certyfikatu, o którym mowa w art. 125 ust. 1 pkt 1 lit. d.

3. Wpis na listę rzeczoznawców samochodowych dokonywany jest za opłatą, na okres wynikający z terminu ważności certyfikatu, o którym mowa w art. 125 ust. 2.

4. Na liście rzeczoznawców samochodowych umieszcza się imię i nazwisko rzeczoznawcy, jego numer identyfikacyjny oraz termin ważności certyfikatu.

5. Listę rzeczoznawców samochodowych udostępnia się w Biuletynie Informacji Publicznej TDT.

6. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód TDT.

Art. 127. 1. Rzeczoznawca samochodowy jest uprawniony do wydawania opinii określonych w art. 6 ust. 7, art. 82 ust. 2 pkt 3 i art. 89 ust. 3, z zachowaniem obowiązujących przepisów i zapewnia bezstronność oraz rzetelność wydanej opinii.

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

3. Powody wyłączenia rzeczoznawcy samochodowego od wydawania opinii trwają także po ustaniu małżeństwa, przysposobienia, opieki lub kurateli.

Art. 128. 1. Dyrektor TDT cofa, w drodze decyzji administracyjnej, uprawnienia rzeczoznawcy samochodowego i skreśla go z listy rzeczoznawców samochodowych, jeżeli:

- 1) nie spełnia on co najmniej jednego z wymagań, o których mowa w art. 125 ust. 1 pkt 1 lit. a-c, oraz pkt 2 i 3, lub
- 2) wydał opinię niezgodnie z przepisami lub poświadczyl w niej nieprawdę, co zostało potwierdzone w wyniku przeprowadzonego postępowania przez właściwy organ lub przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, wydającą certyfikat w zakresie rzeczoznawstwa samochodowego.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

3. Dyrektor TDT skreśla osobę z listy rzeczoznawców samochodowych:

- 1) po upływie okresu, na który został wydany certyfikat, o którym mowa w art. 125 ust. 2, i zawiadamia osobę o fakcie skreślenia;
- 2) w razie śmierci rzeczoznawcy samochodowego.

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

Art. 129. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za wpis na listę rzeczoznawców samochodowych, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 150 zł, oraz wzór zaświadczenia związanego z tym wpisem.

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

- 1) konieczność pokrycia kosztów związanych z:
 - a) prowadzeniem listy rzeczoznawców samochodowych,
 - b) drukiem i czynnościami administracyjnymi wydania zaświadczenia;
- 2) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów związanych z wpisem na listę rzeczoznawców samochodowych.

Rozdział 13

Produkcja i dystrybucja tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu

Art. 130. 1. Produkcja tablic rejestracyjnych jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i wymaga wpisu do rejestru przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne, zwanego dalej „rejestrem”.

2. Organem prowadzącym rejestr jest właściwy marszałek województwa.

3. Działalność, o której mowa w ust. 1, może wykonywać przedsiębiorca, który spełnia następujące wymagania:

- 1) ma siedzibę lub oddział, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą miejsce wykonywania działalności - na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) ma możliwości techniczne gwarantujące wykonywanie tablic rejestracyjnych, zgodnie z warunkami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 139 ust. 1, 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.
4. Za przedsiębiorcę produkującego tablice rejestracyjne, o którym mowa w ust. 3, uważa się jednostkę:
- 1) produkującą tablice rejestracyjne z wytłoczonymi numerami rejestracyjnymi
 - 2) produkującą testowe tablice rejestracyjne z wytłoczonymi numerami rejestracyjnymi;
 - 3) produkującą tablice rejestracyjne bez wytłoczonych numerów rejestracyjnych;
 - 4) produkującą testowe tablice rejestracyjne bez wytłoczonych numerów rejestracyjnych;
 - 5) tłoczącą numery rejestracyjne;
 - 6) produkującą lub sprowadzającą z zagranicy, materiały mające szczególne znaczenie do produkcji tablic rejestracyjnych;
 - 7) przetwarzającą materiały mające szczególne znaczenie do produkcji tablic rejestracyjnych.
5. Tablice rejestracyjne są produkowane wyłącznie na zamówienie:
- 1) organu właściwego w sprawach:
 - a) rejestracji pojazdów,
 - b) wydawania zgody na wykonywanie jazd testowych- z wytłoczonymi numerami rejestracyjnymi;
 - 2) przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 4 pkt 5 – bez wytłoczonych numerów rejestracyjnych.
6. Materiały, o których mowa w ust. 4 pkt 6 i 7, są przetwarzane, produkowane lub sprowadzane z zagranicy na zamówienie przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 3.
7. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 3, prowadzi ewidencje:
- 1) materiałów do produkcji tablic rejestracyjnych, o których mowa w ust. 4 pkt 6 i 7;
 - 2) wyprodukowanych tablic rejestracyjnych;
 - 3) sprzedanych tablic rejestracyjnych.

Art. 131. 1. Wpisu do rejestru dokonuje się na podstawie wniosku przedsiębiorcy, zawierającego następujące dane:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego siedzibę i adres albo miejsce wykonywania działalności;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli podmiot jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;
- 4) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
- 5) adres siedziby oraz adres jednostki, w której będzie wykonywana działalność, o której mowa w art. 130 ust. 1;
- 6) o uzyskanym certyfikacie na zgodność tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji z warunkami technicznymi z określeniem:
 - nazwy i adresu jednostki akredytowanej, która wydała certyfikat,
 - daty wydania certyfikatu,
 - daty ważności certyfikatu,

- rodzaju produkcji, odpowiednio do art. 130 ust. 4 pkt 1-7;

7) podpis przedsiębiorcy oraz oznaczenie daty i miejsca składania wniosku.

2. Do wniosku przedsiębiorca składa pisemne oświadczenie, pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań, wynikającej z art. 233 Kodeksu karnego, następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie produkcji tablic rejestracyjnych, określone w ustawie z dnia... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”

3. Oświadczenie powinno również zawierać:

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

4. Właściwy marszałek województwa dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorcy produkującego tablice rejestracyjne za opłatą, która stanowi dochód samorządu województwa oraz wydaje przedsiębiorcy zaświadczenie o dokonaniu tego wpisu.

Art. 132. 1. Wpisowi do rejestru podlegają dane określone w art. 131 ust. 1 pkt 1-6.

2. W zaświadczeniu, o którym mowa w art. 131 ust. 4, właściwy marszałek województwa określa zakres prowadzonej przez przedsiębiorcę działalności w zakresie produkcji tablic rejestracyjnych zgodnie z art. 130 ust. 4.

Art. 133. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności, o której mowa w art. 130 ust. 1, jest naruszenie warunków, o których mowa w:

- 1) art. 130 ust. 3 pkt 1, 3, 4 i 6 oraz ust. 5 i 6 lub
- 2) przepisach, wydanych na podstawie art. 139, dotyczących warunków oraz sposobu produkcji i dystrybucji tablic rejestracyjnych.

Art. 134. 1. Akredytowana jednostka certyfikująca w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności przeprowadza badania zgodności tablic rejestracyjnych, o których mowa w art. 130 ust. 4 pkt 1-5, lub materiałów służących do ich produkcji, o których mowa w art. 130 ust. 4 pkt 6 i 7, z warunkami, określonymi na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 139 ust.1:

- 1) okresowo - raz na 5 lat;
- 2) każdorazowo przy uruchomieniu produkcji, jej wznowieniu, zmianie materiału lub innych zmianach mających wpływ na jakość tablic;
- 3) każdorazowo przy odbiorze partii wyrobów według programu i zakresu ustalonego z przedsiębiorcą.

2. W przypadku stwierdzenia, u przedsiębiorcy produkującego tablice rejestracyjne, nieprawidłowości w procesie produkcyjnym tablic rejestracyjnych, o których mowa w art. 130 ust. 4 pkt 1-5, lub materiałów służących do ich produkcji, o których mowa w art. 130 ust. 4 pkt 6 i 7, akredytowana jednostka certyfikująca przeprowadza kolejne badania okresowe, o których mowa w ust. 1, przed upływem 3 lat od ostatniego badania, a następne ponownie raz na 5 lat.

Art. 135. 1. Tablice rejestracyjne i testowe tablice rejestracyjne zwrócone organowi w wyniku ich wymiany, wyrejestrowania lub przerejestrowania pojazdu, wycofane z użytku, organ rejestrujący przekazuje przedsiębiorcy produkującemu tablice rejestracyjne na zamówienie tego organu.

2. Tablice, o których mowa w ust. 1, przedsiębiorca na własny koszt odbiera w siedzibie organu rejestrującego, niszczy i zagospodarowuje z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243, Nr 28, poz. 145 i Nr 203, poz. 1351).

3. Tablice rejestracyjne zwrócone organowi rejestrującemu, o którym mowa w art. 79, wycofane z użytku, organ ten niszczy i zagospodarowuje z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.

Art. 136. Producent blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdów, a także starostowie – przekazują odpłatnie wojewodzie mazowieckiemu odpowiednio: blankiety dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdów, a także zalegalizowane tablice rejestracyjne niezbędne do rejestracji, o której mowa w art. 85 ust. 7. Informacje dotyczące przekazanych blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji oraz tablic rejestracyjnych podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie informacji niejawnych o klauzuli tajności „tajne” lub „ściśle tajne”.

Art. 137. Producent blankietów prowadzi wykaz wyprodukowanych i sprzedanych dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych i nalepek kontrolnych.

Art. 138. 1. Minister właściwy do spraw transportu dokona, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.¹²) wyboru producenta blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, znaków legalizacyjnych oraz nalepek kontrolnych.

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

Art. 139. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki produkcji tablic rejestracyjnych, testowych tablic rejestracyjnych i materiały mające szczególne znaczenie do ich produkcji oraz sposób dystrybucji tablic rejestracyjnych, testowych tablic rejestracyjnych i znaków legalizacyjnych oraz prowadzenia ewidencji, o których mowa w art. 126 ust. 7,
- 2) zakres i sposób przeprowadzania badań zgodności tablic rejestracyjnych,
- 3) wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć więcej niż 600 zł – uwzględniając konieczność zabezpieczenia obrotu tablicami rejestracyjnymi, testowymi tablicami rejestracyjnymi, materiałami mającymi szczególne znaczenie do produkcji tablic

¹² Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 28, poz. 143.

rejestracyjnych, zapewnienia odpowiedniej jakości produkowanych tablic rejestracyjnych oraz koszty związane z prowadzeniem rejestru przedsiębiorców produkujących te tablice.

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

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

Rozdział 14

Kary pieniężne

Art. 140. 1. Kto wprowadza do obrotu nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, dodatkowy układ zasilania gazem objęty obowiązkiem uzyskania świadectwa homologacji typu nie posiadając świadectwa homologacji typu lub równoważnego dokumentu, o których mowa w art. 18 ust. 1, art. 21 ust. 1, art. 48 ust. 1 albo art. 49 ust. 1, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 50 % wartości sprzedaży wynikającej z wprowadzenia do obrotu tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem.

2. Kto nie wycofa z obrotu pojazdu, zgodnie z przepisem art. 15, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 50 % wartości sprzedaży wynikającej z wprowadzenia do obrotu tego pojazdu.

Art. 141. Kto wbrew obowiązkowi dopuszcza do:

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

- podlega karze w wysokości do 10000 zł.

Art. 142. Kto:

- 1) przeprowadza badanie techniczne pojazdu niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania,
- 2) przeprowadza badanie techniczne pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
- 3) dokonuje montażu przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem:
 - a) bez wymaganego uprawnienia,
 - b) bez wymaganego świadectwa homologacji typu,

- c) niezgodnie z instrukcją montażu, o której mowa w art. 16 ust. 3 pkt 6,
 - d) bez wymaganego dokumentu wydanego przez Dyrektora TDT, stwierdzającego sprawność zbiornika
- podlega karze w wysokości do 5000 zł.

Art. 143. 1. Kary pieniężne, w sprawach określonych w art. 140 – 142, nakładane są w drodze decyzji administracyjnej.

2. Kary pieniężne, o których mowa w:

- 1) art. 140, art. 141 pkt 4 i 5 nakłada właściwy organ Inspekcji Handlowej;
- 2) art. 142 pkt 3 nakłada Dyrektor TDT;
- 3) art. 141 pkt 1-3 i art. 142 pkt 1 i 2 nakłada właściwy organ kontroli.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2:

- 1) pkt 1 stanowią dochód budżetu państwa;
- 2) pkt 2 stanowią przychód TDT;
- 3) pkt 3 stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

4. Ustalając wysokość kary pieniężnej uwzględnia się zakres naruszenia, powtarzalność naruszeń oraz korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia ustawy.

5. Kary pieniężne są wnoszone na odrębne rachunki bankowe odpowiednio budżetu państwa, TDT albo właściwej jednostki samorządu terytorialnego, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary pieniężnej stała się ostateczna.

6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140 – 142, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.¹³⁾).

Rozdział 15

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 144. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 95, poz. 613 i Nr 96, poz. 620) w art. 9 ust. 4b otrzymuje brzmienie:

„4b. Zarejestrowanie środka transportowego oznacza jego rejestrację, z wyjątkiem rejestracji czasowej oraz wydania decyzji na wykonywanie jazd testowych, w rozumieniu przepisów o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”

Art. 145. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.¹⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

¹³ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 85, poz. 727, Nr 86, poz. 732 i Nr 143, poz. 1199, z 2006 r. Nr 66, poz. 470, Nr 104, poz. 708, Nr 143, poz. 1031, Nr 217, poz. 1590 i Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 105, poz. 721, Nr 112, poz. 769, Nr 120, poz. 818, Nr 192, poz. 1378, Nr 195, poz. 1414 i Nr 225, poz. 1671, z 2008 r. Nr 118, poz. 745, Nr 141, poz. 888, Nr 180, poz. 1109 i Nr 209, poz. 1316, 1318 i 1320, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 44, poz. 362 i Nr 57, poz. 466, Nr 131, poz. 1075, Nr 166, poz. 1317, Nr 157, poz. 1241, Nr 168, poz. 1323, Nr 213, poz. 1652 i Nr 216, poz. 1676 oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 57, poz. 355, Nr 127, poz. 858, Nr 142, poz. 961, Nr 182, poz. 1228 i Nr 197, poz. 1306.

¹⁴ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz.

1) odnośnik nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza ustawa wdraża postanowienia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

1) dyrektywy 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Unii Europejskiej maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE L 235 z 17.09.1996, str. 59—75, z późn. zm., Polskie wydanie specjalne: rozdz. 7, t. 2 str. 478 – 494);

2) dyrektywy 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz.U. UE L 233 z 25.8.1997, str. 1—31, z późn. zm., Polskie wydanie specjalne: rozdz. 3, t.19 str. 200 – 230);

3) dyrektywy 2000/30/WE z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz.U. WE L 203 z 10.8.2000, str. 1—8, z późn. zm., Polskie wydanie specjalne: rozdz.7, t. 5 str. 80 – 87);

4) dyrektywy 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 kwietnia 2003 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz. Urz. UE L 115 z 9.5.2003, str. 63-67, z późn. zm.; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 277-281).

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

2) w art. 1:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa określa:

1) zasady ruchu na drogach publicznych, na drogach położonych w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu;

2) wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami;

3) warunki i zasady przetwarzania danych osób kierujących pojazdami, właścicieli i posiadaczy pojazdów;

4) zasady i warunki kontroli ruchu drogowego.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie

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

3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) autobus – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób, łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;
- 2) autobus szkolny – autobus przeznaczony do przewozu dzieci do i ze szkoły, barwy pomarańczowej, oznaczony z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej „autobus szkolny”;
- 3) autostrada – drogę dwujezdniową, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, na której nie dopuszcza się ruchu poprzecznego, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca, które na równej, poziomej jezdni mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40 km/h, w tym również w razie ciągnięcia przyczep;
- 4) chodnik – część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych;
- 5) ciągnik rolniczy – pojazd silnikowy skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych;
- 6) ciągnik samochodowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie wyłącznie do ciągnięcia przyczepy; określenie to obejmuje ciągnik siodłowy i ciągnik balastowy;
- 7) czterokołowiec – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza:
 - a) w przypadku przewozu rzeczy 550 kg;
 - b) w przypadku przewozu osób 400 kg;
- 8) czterokołowiec lekki – czterokołowiec, którego masa własna nie przekracza 350 kg i konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;
- 9) dopuszczalna ładowność – największą masę ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd, która stanowi różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu;
- 10) dopuszczalna masa całkowita – największa określona właściwymi warunkami technicznymi masa pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze;
- 11) droga – wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;
- 12) droga ekspresowa – drogę dwu- lub jednojezdniową, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi, na której skrzyżowania występują wyjątkowo, przeznaczoną tylko do ruchu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem czterokołowca;
- 13) droga dla rowerów – drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 14) droga publiczna – droga w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.);
- 15) 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;
- 16) droga wewnętrzna – droga w rozumieniu art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;

- 17) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów; określenie to nie dotyczy torowisk wydzielonych z jezdni;
- 18) kierowca – osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem;
- 19) kierujący – osobę, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osobę, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie;
- 20) kolejka turystyczna – zespół pojazdów składający się z ciągnika rolniczego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, albo pojazdu wolnobieżnego oraz przyczepy (przyczep) dostosowanej do przewozu osób, wykorzystywanych w ramach prowadzonej działalności w zakresie świadczenia usług turystycznych;
- 21) kolumna pieszych – zorganizowaną grupę pieszych prowadzoną przez kierownika lub dowódcę;
- 22) masa własna – masę pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, bez kierującego;
- 23) motocykl – pojazd samochodowy zaopatrzony 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;
- 24) motorower – pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzony 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;
- 25) nacisk osi – sumę nacisków, jaką na drogę wywierają koła znajdujące się na jednej osi;
- 26) naczepa – przyczepę, której część spoczywa na pojeździe silnikowym i obciąża ten pojazd;
- 27) niedostateczna widoczność – widoczność występującą od zmierzchu do świtu, a także w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza od świtu do zmierzchu;
- 28) obszar zabudowany - obszar oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi;
- 29) omijanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok nieporuszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody;
- 30) pas ruchu – każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi;
- 31) 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;
- 32) pobocze – część drogi przyległą do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;
- 33) pojazd – środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane;
- 34) pojazd członowy – zespół pojazdów składający się z pojazdu silnikowego złączonego z naczepą;
- 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) pojazd samochodowy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h, z wyłączeniem motoroweru i ciągnika rolniczego;

- 37) pojazd silnikowy – pojazd wyposażony w silnik, z wyłączeniem pojazdu szynowego;
- 38) 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;
- 39) pojazd uprzywilejowany – pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, mogący jechać z włączonymi światłami drogowymi; określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego;
- 40) pojazd używany do celów specjalnych – pojazd samochodowy przystosowany w sposób szczególny do przewozu osób lub ładunków, używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Biuro Ochrony Rządu, Straż Graniczną, organy kontroli skarbowej, Służbę Celną, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Inspekcję Transportu Drogowego i Służbę Więzienną;
- 41) pojazd wolnobieżny – pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem motoroweru i ciągnika rolniczego;
- 42) pojazd zabytkowy – pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 43) postój pojazdu – unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę;
- 44) przejazd dla rowerzystów – powierzchnię jezdni lub torowiska przeznaczoną do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 45) przejście dla pieszych – powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 46) przyczepa – pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem; określenie to nie obejmuje przyczepy przeznaczonej do ciągnięcia przez rower, zwanej przyczepą rowerową;
- 47) przyczepa lekka – przyczepę, której dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 750 kg;
- 48) przystanek – miejsce zatrzymywania się pojazdów zbiorowego transportu osób, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi;
- 49) rower - pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h;
- 50) ruch kierowany – ruch otwierany i zamykany za pomocą sygnalizacji świetlnej albo przez uprawnioną osobę;
- 51) rzeczywista masa całkowita – masę pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy i osób;
- 52) 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;

- 53) samochód osobowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;
- 54) 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 z drogą stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze lub z drogą wewnętrzną;
- 55) 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;
- 56) strefa ruchu – obszar obejmujących co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na których wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;
- 57) szczególna ostrożność – ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie;
- 58) taksówka – pojazd samochodowy odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą;
- 59) tramwaj – pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych;
- 60) trolejbus – autobus przystosowany do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej;
- 61) tunel – budowlę na drodze, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;
- 62) uczestnik ruchu – pieszego, kierującego, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze;
- 63) urządzenie rejestrujące – stacjonarne, przenośne albo zainstalowane w pojeździe albo na statku powietrznym urządzenie ujawniające i zapisujące za pomocą technik utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami;
- 64) 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;
- 65) wózek rowerowy - pojazd o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; wózek rowerowy może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h;
- 66) 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;
- 67) wymijanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w przeciwnym kierunku;
- 68) wyprzedzanie – przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku;
- 69) 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;

70) zespół pojazdów – pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy to pojazdów złączonych w celu holowania;”;

4) w art. 20:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dopuszczalna prędkość autobusu spełniającego dodatkowe warunki techniczne określone w przepisach, o których mowa w art. 4 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h.”;

b) w ust. 6 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) czterokołowca lekkiego – 40 km/h.”;

5) art. 38 otrzymuje brzmienie:

„Art. 38. 1. Kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego:

- 1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem;
- 2) dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu;
- 3) dokument stwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub stwierdzający opłacenie składki tego ubezpieczenia;
- 4) zaświadczenie, o którym mowa w art. 95a ust. 1 pkt 2;
- 5) inne dokumenty, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnej ustawy.

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 potwierdzający tożsamość.

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

6) w art. 39:

a) ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) kierującego taksówką podczas przewożenia pasażera;”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przepis ust. 3 nie dotyczy przewozu dziecka taksówką, autobusem, specjalistycznym środkiem transportu sanitarnego, o którym mowa w art. 36 ust. 2 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410, z późn. zm.¹⁴⁾), pojazdem Policji, Straży Granicznej lub Straży Gminnej (Miejskiej).”;

7) po art. 39 dodaje się art. 39a w brzmieniu:

„Art. 39a. W autobusie szkolnym dziecko w wieku do lat 12 przewozi się wyłącznie na miejscu siedzącym.”;

8) po art. 43 dodaje się art. 43a w brzmieniu:

„Art. 43a. 1. Właściciel pojazdu lub posiadacz, o którym mowa w art. 67 ust. 2 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego jest obowiązany wskazać na żądanie uprawnionego organu prowadzącego postępowanie, komu przekazał pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie, chyba że pojazd został użyty wbrew jego woli i wiedzy przez nieznaną osobę, czemu nie mógł zapobiec.

2. W przypadku, gdy właścicielem lub posiadaczem pojazdu jest:

- 1) osoba prawna,
- 2) jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej, której odrębne przepisy przyznają zdolność prawną,
- 3) jednostka samorządu terytorialnego,
- 4) spółka kapitałowa w organizacji,
- 5) podmiot w stanie likwidacji,
- 6) przedsiębiorca niebędący osobą fizyczną,
- 7) zagraniczna jednostka organizacyjna

- do udzielenia informacji, o której mowa w ust. 1, obowiązana jest osoba wyznaczona przez organ uprawniony do reprezentowania tego podmiotu na zewnątrz, a w przypadku niewyznaczenia takiej osoby - osoby wchodzące w skład tego organu zgodnie z żądaniem organu, o którym mowa w ust. 1, oraz sposobem reprezentacji podmiotu.”;

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

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

10) w dziale II „Pojazdy”:

a) uchyla się rozdziały 1 i 2,

b) w art. 80a:

- ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) pojazdach podlegających rejestracji,
 - 2) właścicielach pojazdów,
 - 3) posiadaczach pojazdów, o których mowa w art. 67 ust. 2 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego,
 - 4) przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - 5) diagnostach
- w rozumieniu ustawy z dnia ...o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

- ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W ewidencji wyodrębnia się zbiór danych i informacji o pojazdach, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. Wytwarzanie, przechowywanie, przetwarzanie lub przekazywanie danych i informacji o tych pojazdach odbywa się z zachowaniem wymogów określonych w przepisach o ochronie informacji niejawnych.”;

c) w art. 80b:

- w ust. 1:

-- w pkt 1 lit i i j otrzymują brzmienie:

„i) zastrzeżenia, o których mowa w art. 75 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego,

j) informację o dodatkowym badaniu technicznym, o którym mowa w art. 87 pkt 4 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, przeprowadzonym po naprawie

wynikającej ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2010 r. Nr 11, poz. 66, Nr 81, poz. 530, Nr 126, poz. 853 i Nr 127, poz. 858) w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;”;

-- pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) dane o właścicielu pojazdu oraz o posiadaczu, o którym mowa w art. 67 ust. 2 ustawy z dnia o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego:

- a) imię i nazwisko (nazwę lub firmę),
- b) adres zamieszkania (siedziby),
- c) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL),
- d) numer identyfikacyjny REGON - o ile taki numer przedsiębiorca posiada.”,

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

„6a) dane o uzyskanej zgodzie na wykonywanie jazd testowych – seria i numer oraz data jego ważności;

6b) testowy numer rejestracyjny;

6c) dane prowadzącego jazdy testowe, o którym mowa w art. 62 ust. 2 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego:

- a) nazwa,
- b) siedziba i adres,
- c) numer identyfikacyjny REGON - o ile taki numer przedsiębiorca posiada.”,

- w ust. 1a:

-- w pkt 1 lit. h otrzymuje brzmienie:

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

-- w pkt 2 lit. j otrzymuje brzmienie:

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

- po ust. 1a dodaje się ust. 1aa i 1ab w brzmieniu:

„1aa. W ewidencji gromadzi się dane o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów:

- a) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsca zamieszkania,
- b) numer w ewidencji działalności gospodarczej albo numer w rejestrze przedsiębiorców – o ile taki numer przedsiębiorca posiada,
- c) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli podmiot jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie

przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników,

- d) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada,
- e) adres stacji kontroli pojazdów,
- f) zakres badań jakie przedsiębiorca przeprowadza,
- g) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
- h) datę skreślenia z rejestru,
- i) datę do kiedy nie może być dokonywany kolejny wpis do rejestru.

1ab. W ewidencji gromadzi się dane o diagnostach:

- a) rodzaje badań do przeprowadzania których uprawniony jest diagnosta,
- b) numer ewidencyjny,
- c) nazwę, adres i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów w której diagnosta jest zatrudniony,
- d) datę i przyczynę skreślenia z rejestru,
- e) datę do kiedy nie może być dokonany kolejny wpis do rejestru.”,

- ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dane lub informacje, o których mowa w ust. 1, 1a, 1aa i 1ab, przekazuje do ewidencji, z wykorzystaniem urządzeń teletransmisji danych, wymienione:

1) w ust. 1 pkt 1-5 - organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, niezwłocznie po zarejestrowaniu pojazdu, oraz - w przypadkach, o których mowa w pkt 1 lit. h i lit. j - także stacja kontroli pojazdów, która wykonała badanie techniczne pojazdu, niezwłocznie po jego wykonaniu;

2) w ust. 1 pkt 6:

- a) w lit. a - organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, niezwłocznie po dokonaniu zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym,
- b) w lit. b - właściwa jednostka organizacyjna Policji, niezwłocznie po wystąpieniu tych zdarzeń,
- c) w lit. c - organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, niezwłocznie po dokonaniu informacji o wystąpieniu tych zdarzeń,
- d) w lit. d - właściwa jednostka organizacyjna Policji, Inspekcji Transportu Drogowego lub Żandarmerii Wojskowej albo stacja kontroli pojazdów, niezwłocznie po dokonaniu tych czynności;

3) w ust. 1 pkt 6a – 6c – właściwy starosta niezwłocznie po wydaniu zgody na wykonywanie jazd testowych;

4) w ust. 1 pkt 7 - ośrodek informacji określony przepisami ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.¹¹⁾), niezwłocznie po ich zaewidencjonowaniu;

5) w ust. 1a - organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, niezwłocznie po ich uzyskaniu;

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

7) w pkt 1ab – organ właściwy w sprawach prowadzenia rejestru diagnostów, niezwłocznie po dokonaniu tych czynności.”,

d) w art. 80c:

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

„19) Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.”,

- ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Dane lub informacje o pojazdach, o których mowa w art. 79 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, udostępnia się wyłącznie podmiotom określonym w ust. 1 pkt 1 – 8.

3. Dane lub informacje zgromadzone w ewidencji udostępnia się także na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, których one dotyczą.”,

- w ust. 3b pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) dane określone w art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. c, d, g i pkt 5 lit. a i odpowiednio lit. c albo lit. d.”

e) w art. 80d:

- w ust. 4:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

- pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) opłata ewidencyjna, o której mowa w art. 10 ust.1, art. 13 ust.6, art. 14 ust.1, art. 15 ust. 5, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust.2, art. 28 ust. 8i9, art.31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust.2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust.8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust.3, art. 101 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 pkt 3, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3, art. 109 ust. 1,3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art.. 117 ust. 3 pkt 1 i art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151), art. 63 ust. 5, art. 70 ust. 8, art. 72 ust. 2, art. 73 ust. 2, art. 75 ust. 4, art. 92 ust. 2, art. 101 ust. 6, i art. 112 ust. 4 ustawy z dnia o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr ..., poz. ...), a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.).”,

- ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wysokość każdej opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 97 ust. 1, art. 115h ust. 6 pkt 2 i art. 150 ust. 1 ustawy, w art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 5, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87

ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 pkt 3, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 i art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, oraz w art. 63 ust. 5, art. 70 ust. 8, art. 72 ust. 2, art. 73 ust. 2, art. 75 ust. 4, art. 92 ust. 2, art. 101 ust. 6 i art. 112 ust. 4 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski w dniu wydania rozporządzenia, o którym mowa w ust. 7.”,

- ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 97 ust. 1, art. 115h ust. 6 pkt 2 i art. 150 ust. 1 ustawy, art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 5, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 pkt 3, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 i art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w art. 63 ust. 5, art. 70 ust. 8, art. 72 ust. 2, art. 73 ust. 2, art. 75 ust. 4, art. 92 ust. 2, art. 101 ust. 6 i art. 112 ust. 4 ustawy z dnia o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz sposób jej wnoszenia;”,

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

„2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw administracji publicznej oraz Ministrem Obrony Narodowej, po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, określi, w drodze zarządzenia, sposób wyodrębnienia w ewidencji zbioru danych i informacji o pojazdach, o których mowa w art. 79 ustawy z dnia o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”,

g) uchyla się rozdział 3;

11) w art. 129 w ust. 2:

a) pkt 2a otrzymuje brzmienie:

„2a) żądania okazania dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, o którym mowa w 43a ust. 1 ustawy, jeżeli pojazd ten nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby nim kierującej;”,

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze i kierowania go na dodatkowe badanie techniczne;”;

12) w art. 129b w ust. 3 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) sprawdzenia wykonania obowiązków określonych w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego;”;

13) art. 134 otrzymuje brzmienie:

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

Art. 146. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe (Dz. U. z 2002 r. Nr 72, poz. 665, z późn. zm.¹⁵⁾) w art. 105 w ust. 1 pkt 2 lit. s otrzymuje brzmienie:

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

Art. 147. W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1219, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 322) w art. 3 w ust. 1 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) kontrola przestrzegania przez przedsiębiorców obowiązków, o których mowa w art. 14 ustawy z dnia ...o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr ..., poz. ...), z wyjątkiem obowiązków podlegających nadzorowi innych właściwych organów.”.

Art. 148. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.¹⁶⁾) w art. 44 w ust. 1 dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia ...o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. ...);

8) opracowywanie projektów warunków i wymagań technicznych dla pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części oraz dodatkowych układów zasilania gazem stosowanych w pojazdach, uwzględniając postęp techniczny oraz stan prawny wynikający z przepisów Unii Europejskiej oraz wiążących Rzeczpospolitą Polską postanowień ratyfikowanych umów międzynarodowych w tym zakresie.”.

Art. 149. W ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2002 r. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.¹⁷⁾) w art. 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

¹⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 126, poz. 1070, Nr 141, poz. 1178, Nr 144, poz. 1208, Nr 153, poz. 1271, Nr 169, poz. 1385 i 1387 i Nr 241, poz. 2074, z 2003 r. Nr 50, poz. 424, Nr 60, poz. 535, Nr 65, poz. 594, Nr 228, poz. 2260 i Nr 229, poz. 2276, z 2004 r. Nr 64, poz. 594, Nr 68, poz. 623, Nr 91, poz. 870, Nr 96, poz. 959, Nr 121, poz. 1264, Nr 146, poz. 1546 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 83, poz. 719, Nr 85, poz. 727, Nr 167, poz. 1398 i Nr 183, poz. 1538, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 157, poz. 1119, Nr 190, poz. 1401 i Nr 245, poz. 1775 oraz z 2007 r. Nr 42, poz. 272 i Nr 112, poz. 769, z 2008 r. Nr 171, poz. 1056, Nr 192, poz. 1179, Nr 209, poz. 1315 i Nr 231, poz. 1546, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 42, poz. 341, Nr 65, poz. 545, Nr 71, poz. 609, Nr 127, poz. 1045, Nr 131, poz. 1075, Nr 144, poz. 1176, Nr 165, poz. 1316, Nr 166, poz. 1317, Nr 168, poz. 1323 i Nr 201, poz. 1540, oraz z 2010 r. Nr 40, poz. 226, Nr 81, poz. 530 i Nr 126, poz. 853, Nr 182, poz. 1228 i Nr 257, poz. 1724

¹⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 74, poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1832, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

¹⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 141, poz. 1184 i Nr 90, poz. 757, z 2006 r. Nr 249, poz. 1834 oraz z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381.

„2. Sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje, w drodze badania technicznego pojazdu, określona przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr ..., poz. ...) okręgowa stacja kontroli pojazdów, która następnie wystawia zaświadczenie o wyniku przeprowadzonego badania.”.

Art. 150. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.¹⁸⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

„11a) pojazd do jazd testowych – pojazd używany przez producenta, jednostkę organizacyjną producenta lub autoryzowanego dystrybutora producenta albo dystrybutora jednostki organizacyjnej producenta nowego pojazdu, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia ... r. o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr..., poz. ...);”;

2) w art. 29 w ust. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

- a) pojazdów historycznych,
- b) pojazdów do jazd testowych;”;

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

„2a) najpóźniej w dniu wydania zgody na wykonywanie jazd testowych;”;

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

„7. Przepisów ust. 1 – 6 nie stosuje się dla umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów do jazd testowych.”;

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

„5. Przepisów ust. 1 – 4 nie stosuje się dla umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów do jazd testowych.”;

5) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Art. 33. 1. Umowa ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych ulega rozwiązaniu:

- 1) z upływem okresu, na który została zawarta;
- 2) z chwilą wyrejestrowania pojazdu mechanicznego;
- 3) z dniem odstąpienia od umowy w przypadku określonym w art. 29 ust. 3;
- 4) w przypadkach określonych w art. 31 ust. 1 i 4;
- 5) z chwilą udokumentowania trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu mechanicznego w okolicznościach niepowodujących zmiany posiadacza, z uwzględnieniem art. 80 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego;

¹⁸⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 26, poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778, z 2005 r. Nr 167, poz. 1396, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 49, poz. 328, Nr 82, poz. 557, Nr 102, poz. 691 i Nr 133, poz. 922, z 2008 r. Nr 225, poz. 1486, z 2009 r. Nr 91, poz. 739 i Nr 97, poz. 802 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 43, poz. 246.

6) z upływem 3 miesięcy od dnia ogłoszenia upadłości zakładu ubezpieczeń, z uwzględnieniem art. 474 i art. 476 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze (Dz. U. Nr 60, poz. 535).

2. Przepisów ust. 1 pkt 2 – 5 nie stosuje się dla umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów dojazd testowych.”;

6) art. 36a otrzymuje brzmienie:

„Art. 36a. Odszkodowanie z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych obejmuje również koszt dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 87 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

7) w art. 41:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wyrejestrowania pojazdu mechanicznego lub udokumentowania trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu mechanicznego w okolicznościach niepowodujących zmiany posiadacza, z uwzględnieniem art. 80 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

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

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

„6. Dane, o których mowa w ust. 2 pkt 9, nie dotyczą pojazdów rejestrowanych w trybie art. 77 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

9) w art. 104 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Dane, o których mowa w art. 102 ust. 2 pkt 8 lit. b - e, dotyczące pojazdów, o których mowa w art. 77 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, udostępnia się za pisemną zgodą jednostek użytkujących te pojazdy, z zastrzeżeniem ust. 6. Zgodę tę uzyskuje się za pośrednictwem organu prowadzącego centralną ewidencję pojazdów.”;

10) w art. 105:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Centralna ewidencja pojazdów przekazuje drogą teletransmisji danych do Funduszu dane, o których mowa w art. 102 ust. 2 pkt 9, z wyjątkiem danych pojazdów rejestrowanych w trybie art. 77 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

2) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zakład ubezpieczeń przekazuje do Funduszu dane, o których mowa w art. 102 ust. 2, drogą elektroniczną niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia zawarcia umowy ubezpieczenia, z wyjątkiem pojazdów rejestrowanych w trybie art. 77 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. Dane, o których mowa w art. 102 ust. 3 i 4, zakład ubezpieczeń przekazuje niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia:

1) zgłoszenia roszczenia - w zakresie informacji określonych w art. 102 ust. 3 pkt 1 i 2 oraz ust. 4 pkt 1 i 2;

2) wypłaty odszkodowania - w zakresie informacji określonych w art. 102 ust. 3 pkt 3 oraz ust. 4 pkt 3.”.

Art. 151. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2010 r. Nr 11, poz. 66, Nr 81, poz. 530, Nr 126, poz. 853 i Nr 127, poz. 858 oraz z 2011 r. Nr) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Art. 17. Posiadacz pojazdu mechanicznego jest obowiązany poinformować zakład ubezpieczeń o przeprowadzeniu dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 88 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr..., poz. ...). Badanie techniczne jest uznane jako normalne następstwo szkody i jego koszty pokrywa ubezpieczyciel w ramach polisy AC, jak i OC sprawcy.”.

Art. 152. W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447, i Nr 239, poz. 1593) w art. 75 w ust. 1 uchyla się pkt 6.

Art. 153. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.¹⁹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Do motorowerów trójkołowych zaliczanych do kategorii L2e, określonej w przepisach ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr ..., poz. ...), stosuje się przepisy art. 11-17, art. 21, art. 22 oraz art. 39-41.”;

2) w art. 3:

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

„2b) nowym pojeździe – rozumie się przez to nowy pojazd w rozumieniu przepisów ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego;”;

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pojeździe - rozumie się przez to pojazdy samochodowe zaliczone do kategorii M₁ lub N₁ oraz motorowery trójkołowe zaliczone do kategorii L2e, określone w przepisach ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego;”;

3) art. 10 otrzymuje brzmienie:

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

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

„2. Wprowadzający pojazd, o którym mowa w ust. 1, który nie zapewnia sieci, oraz podmiot niebędący przedsiębiorcą, który dokonuje wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu, są obowiązani do wniesienia, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, opłaty w wysokości 500 zł od każdego pojazdu wprowadzonego na terytorium kraju. Dowód wpłaty powinien zawierać określenie cech identyfikacyjnych pojazdu, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr, poz.).”;

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

„1. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 7 i 7a.”;

5) w art. 25 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu nie wydaje zaświadczenia o przyjęciu niekompletnego pojazdu, jeżeli nie jest możliwe ustalenie cech identyfikacyjnych pojazdu, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

6) po art. 25 dodaje się art. 25a w brzmieniu:

¹⁹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 175, poz. 1458, z 2007 r. Nr 176, poz. 1236, z 2009 r. Nr 79, poz. 666, Nr 92, poz. 753 i Nr 215, poz. 1664 oraz z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 76, poz. 489 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 322.

„Art. 25a. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu w przypadku przyjęcia innego pojazdu niż określony w art. 3 pkt 4, wydaje zaświadczenie o demontażu tego pojazdu, odpowiadające wymogom określonym dla zaświadczenia, o którym mowa w art. 24 ust. 1 pkt 2, w celu jego wyrejestrowania.”;

7) w art. 28 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do niektórych pojazdów specjalnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

8) w art. 33 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów jest obowiązany do przyjęcia każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji, który posiada cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

2. Do przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów stosuje się odpowiednio przepisy art. 23-25a, z zastrzeżeniem ust. 3.”;

9) w art. 51 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kto, będąc do tego obowiązany na podstawie art. 24, art. 25a lub art. 33, nie wydaje właścicielowi pojazdu zaświadczenia o demontażu pojazdu lub nie przekazuje tego zaświadczenia organowi rejestrującemu właściwemu ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, podlega karze grzywny.”.

Art. 154. W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.²⁰⁾) w załączniku do ustawy:

1) w części I:

a) w ust. 36:

- w kolumnie 2 i 3 uchyla się pkt 1,

- w kolumnie 4 uchyla się pkt 2,

b) uchyla się ust. 38;

2) w części III ust. 13 otrzymuje brzmienie:

1	2	3	4
	„13. Zezwolenia wydawane na podstawie przepisów o ruchu drogowym	48 zł”	

Art. 155. W ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 47, poz. 278) w art. 3 w ust. 1 uchyla się pkt 10.

Art. 156. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. Nr 165, poz. 1170, z późn. zm.²¹⁾) w art. 4 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

²⁰⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 64, poz. 427, Nr 124, poz. 859, Nr 127, poz. 880 i Nr 128, poz. 883, z 2008 r. Nr 44, poz. 262, Nr 63, poz. 394, Nr 182, poz. 1121, Nr 195, poz. 1198, Nr 216, poz. 1367 i Nr 220, poz. 1414 oraz z 2010 r. Nr 8, poz. 51, Nr 81, poz. 531 i Nr 107, poz. 679.

²¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 195, poz. 1198 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2010 r. Nr 41, poz. 233 i Nr 81, poz. 531 i Nr 239, poz. 1593.

„3. Uprawnienie do wglądu do danych SIS przysługuje organom określonym w ust. 1 pkt 9 i ust. 2 wyłącznie w związku z wykonywaniem obowiązku rejestracji pojazdów określonego w art. 70 ust. 1, 75 ust. 1, 78 i 79 ust. 1 ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr ..., poz. ..., w celu sprawdzenia, czy zgłoszone do rejestracji pojazdy nie zostały skradzione, przywłaszczone lub utracone w inny sposób.”.

Art. 157. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, z późn. zm.²²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 100:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku samochodu osobowego przedmiotem opodatkowania akcyzą jest:

1) import samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (Dz. U. Nr, poz.....);

2) nabycie wewnątrzwspólnotowe samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego;

3) pierwsza sprzedaż na terytorium kraju samochodu osobowego niezarejestrowanego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego:

a) wyprodukowanego na terytorium kraju,

b) od którego nie została zapłacona akcyza z tytułu czynności, o których mowa w pkt 1 albo 2.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Samochody osobowe są to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN 8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, inne niż objęte pozycją 8702, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, z wyłączeniem pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów, które nie wymagają rejestracji zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

2) w art. 101:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Obowiązek podatkowy z tytułu importu samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego powstaje z dniem powstania długu celnego w rozumieniu przepisów prawa celnego.

2. Obowiązek podatkowy z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego powstaje z dniem:

1) przemieszczenia samochodu osobowego z terytorium państwa członkowskiego na terytorium kraju - jeżeli nabycie prawa rozporządzania samochodem osobowym jak właściciel nastąpiło przed przemieszczeniem samochodu na terytorium kraju;

2) nabycia prawa rozporządzania samochodem osobowym jak właściciel - jeżeli nabycie prawa rozporządzania samochodem osobowym jak właściciel nastąpiło po przemieszczeniu samochodu osobowego na terytorium kraju;

3) złożenia wniosku o rejestrację samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego - jeżeli podmiot

²²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 98, poz. 819, Nr 168, poz. 1323 i Nr 215, poz. 1667 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104 i Nr 151, poz. 1013.

występujący z wnioskiem o rejestrację na terytorium kraju nabytego wewnątrzwspólnotowo samochodu osobowego nie jest jego właścicielem.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Obowiązek podatkowy z tytułu sprzedaży na terytorium kraju samochodu osobowego niezarejestrowanego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego powstaje z dniem wydania, a w przypadkach, o których mowa w art. 100 ust. 5 pkt 2-9, z dniem wykonania tych czynności.”;

3) w art. 102 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku, o którym mowa w art. 101 ust. 2 pkt 3, podatnikiem jest osoba fizyczna, osoba prawna oraz jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej, która wystąpiła o rejestrację tego samochodu na terytorium kraju, zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

4) w art. 103 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Organy egzekucyjne, określone w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, oraz komornicy sądowi wykonujący czynności egzekucyjne w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. Nr 43, poz. 296, z późn. zm.²³⁾), są płatnikami akcyzy od sprzedaży, dokonywanej w trybie egzekucji, samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów o ruchu drogowego, od którego akcyza nie została zapłacona.

2. Płatnik akcyzy od sprzedaży, dokonywanej w trybie egzekucji, samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, jest obowiązany obliczać i wpłacać akcyzę na rachunek właściwej izby celnej w terminie do 7. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym sprzedano samochód, a także przekazać w tym terminie do właściwego naczelnika urzędu celnego deklarację o wysokości pobranej i wpłaconej akcyzy według ustalonego wzoru.”;

5) w art. 106 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

²³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1965 r. Nr 15, poz. 113, z 1974 r. Nr 27, poz. 157 i Nr 39, poz. 231, z 1975 r. Nr 45, poz. 234, z 1982 r. Nr 11, poz. 82 i Nr 30, poz. 210, z 1983 r. Nr 5, poz. 33, z 1984 r. Nr 45, poz. 241 i 242, z 1985 r. Nr 20, poz. 86, z 1987 r. Nr 21, poz. 123, z 1988 r. Nr 41, poz. 324, z 1989 r. Nr 4, poz. 21 i Nr 33, poz. 175, z 1990 r. Nr 14, poz. 88, Nr 34, poz. 198, Nr 53, poz. 306, Nr 55, poz. 318 i Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 7, poz. 24, Nr 22, poz. 92 i Nr 115, poz. 496, z 1993 r. Nr 12, poz. 53, z 1994 r. Nr 105, poz. 509, z 1995 r. Nr 83, poz. 417 i Nr 141, poz. 692 z 1996 r. Nr 24, poz. 110, Nr 43, poz. 189, Nr 73, poz. 350 i Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 43, poz. 270, Nr 54, poz. 348, Nr 75, poz. 471, Nr 102, poz. 643, Nr 117, poz. 752, Nr 121, poz. 769 i 770, Nr 133, poz. 882, Nr 139, poz. 934, Nr 140, poz. 940 i Nr 141, poz. 944, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 117, poz. 757, z 1999 r. Nr 52, poz. 532, z 2000 r. Nr 22, poz. 269 i 271, Nr 48, poz. 552 i 554, Nr 55, poz. 665, Nr 73, poz. 852, Nr 94, poz. 1037, Nr 114, poz. 1191 i Nr 122, poz. 1314, 1319 i 1322, z 2001 r. Nr 4, poz. 27, Nr 49, poz. 508, Nr 63, poz. 635, Nr 98, poz. 1069, 1070 i 1071, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1368 i Nr 138, poz. 1546, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 26, poz. 265, Nr 74, poz. 676, Nr 84, poz. 764, Nr 126, poz. 1069 i 1070, Nr 129, poz. 1102, Nr 153, poz. 1271, Nr 219, poz. 1849 i Nr 240, poz. 2058, z 2003 r. Nr 24, poz. 201, Nr 41, poz. 360, Nr 42, poz. 363, Nr 60, poz. 535, Nr 109, poz. 1035 i 1036, Nr 119, poz. 1121, Nr 130, poz. 1188, Nr 139, poz. 1323, Nr 199, poz. 1939 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 9, poz. 75, Nr 11, poz. 101, Nr 68, poz. 623, Nr 91, poz. 871, Nr 93, poz. 891, Nr 121, poz. 1264, Nr 162, poz. 1691, Nr 169, poz. 1783, Nr 172, poz. 1804, Nr 204, poz. 2091, Nr 210, poz. 2135, Nr 236, poz. 2356 i Nr 237, poz. 2384, z 2005 r. Nr 13, poz. 98, Nr 22, poz. 185, Nr 86, poz. 732, Nr 122, poz. 1024, Nr 143, poz. 1199, Nr 150, poz. 1239, Nr 167, poz. 1398, Nr 169, poz. 1413 i 1417, Nr 172, poz. 1438, Nr 178, poz. 1478, Nr 183, poz. 1538 i Nr 267, poz. 2258, z 2006 r. Nr 12, poz. 66, Nr 66, poz. 466, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 186, poz. 1379, Nr 208, poz. 1537 i 1540, Nr 226, poz. 1656 i Nr 235, poz. 1699, z 2007 r. Nr 7, poz. 58, Nr 47, poz. 319, Nr 50, poz. 331, Nr 61, poz. 418, Nr 99, poz. 662, Nr 106, poz. 731, Nr 112, poz. 766 i 769, Nr 115, poz. 794, Nr 121, poz. 831, Nr 123, poz. 849, Nr 176, poz. 1243, Nr 181, poz. 1287, Nr 192, poz. 1378 i Nr 247, poz. 1845, z 2008 r. Nr 59, poz. 367, Nr 96, poz. 609 i 619, Nr 110, poz. 706, Nr 116, poz. 731, Nr 119, poz. 772, Nr 120, poz. 779, Nr 122, poz. 796, Nr 171, poz. 1056, Nr 220, poz. 1431, Nr 228, poz. 1507, Nr 231, poz. 1547 i Nr 234, poz. 1571, z 2009 r. Nr 26, poz. 156, Nr 67, poz. 571, Nr 69, poz. 592 i 593, Nr 179, poz. 1395, Nr 131, poz. 1075 i Nr 216, poz. 1676 oraz z 2010 r. Nr 3, poz. 13, Nr 7, poz. 45, Nr 24, poz. 125, Nr 40, poz. 229, Nr 108, poz. 684, Nr 109, poz. 724, Nr 125, poz. 842, Nr 152, poz. 1018 i Nr 155, poz. 1037, Nr 182, poz. 1228 i Nr 197, poz. 1307.

„2. Podatnik z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego jest obowiązany po dokonaniu jego przemieszczenia na terytorium kraju, bez wezwania organu podatkowego złożyć deklarację uproszczoną, według ustalonego wzoru, właściwemu naczelnikowi urzędu celnego w terminie 14 dni, licząc od dnia powstania obowiązku podatkowego, nie później jednak niż w dniu rejestracji samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

3. Podatnik z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego jest obowiązany po dokonaniu jego przemieszczenia na terytorium kraju, bez wezwania organu podatkowego dokonać obliczenia i zapłaty na rachunek właściwej izby celnej, akcyzy w terminie 30 dni, licząc od dnia powstania obowiązku podatkowego, nie później jednak niż w dniu rejestracji samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.”;

6) w art. 107 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podmiotowi, który nabył prawo rozporządzania samochodem osobowym jak właściciel i który dokonuje dostawy wewnątrzwspólnotowej albo eksportu niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego samochodu osobowego, od którego akcyza została zapłacona na terytorium kraju, lub jeżeli w jego imieniu ta dostawa albo eksport są realizowane, przysługuje zwrot akcyzy na wniosek, złożony właściwemu naczelnikowi urzędu celnego w terminie roku od dnia dokonania dostawy wewnątrzwspólnotowej albo eksportu tego samochodu osobowego.”;

7) w art. 109:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. W przypadku nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, właściwy naczelnik urzędu celnego jest obowiązany, dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju, do wydania podatnikowi, na jego wniosek, dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju, z zastrzeżeniem art. 110 ust. 6 i art. 111 ust. 4.

2. Dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, naczelnik urzędu celnego jest obowiązany wydać na wniosek zainteresowanego podmiotu dokument potwierdzający brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju, z zastrzeżeniem art. 110 ust. 6 i art. 111 ust. 4.”;

b) ust. 3b i 3c otrzymują brzmienie:

„3b. W przypadku przekazania przez podmiot dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia samochodów osobowych wyspecjalizowanemu salonowi sprzedaży oryginału dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju, o którym mowa w ust. 1, dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia ... o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, wyspecjalizowany salon sprzedaży może nie przekazywać nabywcy samochodu osobowego oryginału tego dokumentu, jeżeli dołączy do faktury oświadczenie, że posiada oryginał tego dokumentu.

3c. W przypadku, o którym mowa w ust. 3a, gdy wyspecjalizowany salon sprzedaży nie posiada oryginału dokumentu, o którym mowa w ust. 1, dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami ustawy z dnia o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, jest obowiązany dołączyć do faktury oświadczenie, że posiada kopię dokumentu, o której mowa w ust. 3a.”.

Art. 158. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. Nr 30, poz. 151) w art. 125 uchyla się pkt 1-3, 6 i 8.

Rozdział 16

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 159. Obowiązek, o którym mowa w art. 16 ust. 1, uznaje się za spełniony, jeżeli producent pojazdów kategorii pojazdów M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, O₁, O₂, O₃, O₄ oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części uzyska w odniesieniu do tych pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części - świadectwo homologacji typu pojazdu przed upływem terminu określonego w załączniku nr 2 do ustawy.

Art. 160. Numeru VIN nie wymaga się dla:

- 1) pojazdu samochodowego zarejestrowanego po raz pierwszy – przed dniem 1 stycznia 1995 r.;
- 2) motocykla zarejestrowanego po raz pierwszy – przed dniem 1 stycznia 2003 r.;
- 3) motoroweru zarejestrowanego – przed dniem 1 stycznia 2003 r.

Art. 161. Homologowanego ogranicznika prędkości nie wymaga się dla pojazdów kategorii:

- 1) N₃ oraz M₃ o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 1988 r.;
- 2) N₂, M₂ oraz M₃ o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 października 2001 r.

Art. 162. 1. Rejestr, o którym mowa w art. 83 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zostaje przekształcony w rejestr, o którym mowa w art. 95 ust. 1.

2. Wpisy do rejestru, o którym mowa w ust. 1, dokonane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność.

3. Poświadczenia wydane na podstawie art. 83 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dla podmiotów prowadzących podstawową stację kontroli pojazdów przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane. Podmioty te mogą przeprowadzać badania techniczne tylko w zakresie określonym w tym poświadczeniu.

4. Podmioty, które na dzień 22 września 2009 r. prowadziły podstawową stację kontroli pojazdów albo podstawową stację kontroli pojazdów, na której są przeprowadzane niektóre badania z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów, mogą do dnia 31 grudnia 2015 r. przeprowadzać badania techniczne w zakresie określonym w posiadanym poświadczeniu wydanym na podstawie art. 83 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Podmioty te mogą uzyskiwać z ważnością do tego terminu kolejne poświadczenia w zakresie posiadanego wyposażenia i warunków lokalowych.

Art. 163. 1. Przedsiębiorców, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy posiadają ważne zezwolenie na produkcję tablic rejestracyjnych, wydane na podstawie w art. 75a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wpisuje się z urzędu do rejestru działalności regulowanej, o którym mowa w art. 131 ust. 1.

2. Zezwolenie na produkcję tablic rejestracyjnych, wydane na podstawie art. 75a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zachowuje ważność do dnia doręczenia przedsiębiorcy zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru działalności regulowanej, o którym mowa w art. 132 ust. 2.

3. Przedsiębiorcę produkującego w dniu wejścia w życie ustawy blankiety: dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, znaków legalizacyjnych, nalepek kontrolnych, wybranego na podstawie art. 75d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uznaje się za wybranego w trybie art. 138.

Art. 164. 1. Diagnostę, który uzyskał uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów przed dniem wejścia w życie ustawy, uznaje się za posiadającego uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, o którym mowa w art. 112 ust. 4, w dotychczasowym zakresie.

2. Diagnosta, który uzyskał uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów przed dniem wejścia w życie ustawy, jest obowiązany uczestniczyć, po raz pierwszy, w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 113 pkt 2, nie później niż w terminie dwóch lat od dnia wejścia w życie ustawy.

3. Diagnosta, który w dniu wejścia w życie ustawy nie posiada uprawnień do przeprowadzania wszystkich rodzajów badań technicznych pojazdów w rozumieniu ustawy jest obowiązany ukończyć kurs, o którym mowa w art. 112 ust. 1 pkt 2, w odpowiednim zakresie i złożyć z wynikiem pozytywnym z odpowiedniej części egzamin kwalifikacyjny przed Dyrektorem TDT, w terminie do dnia 31 grudnia 2015 r.

4. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla diagnostów w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność i są podstawą dopuszczenia do egzaminu kwalifikacyjnego na diagnostę.

5. Osoba dokonująca montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem przed dniem wejścia w życie ustawy, może dokonywać montażu tej instalacji, do dnia 31 grudnia 2013 r.

6. Osoba, o której mowa w ust. 5, w celu uzyskania uprawnienia montażysty, o którym mowa w art. 116 ust. 3, jest zwolniona z obowiązku ukończenia kursu dla kandydatów dla montażystów odpowiednio do rodzaju gazu, potwierdzonego zaświadczeniem o jego ukończeniu, jeżeli udokumentuje co najmniej roczną praktykę montażu, przed dniem wejścia w życie ustawy;

7. Wpisy na listę rzeczoznawców samochodowych oraz wydane rzeczoznawcom samochodowym na podstawie art. 79a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zaświadczenia zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

8. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje do Dyrektora TDT listę rzeczoznawców samochodowych prowadzoną na podstawie dotychczasowych przepisów z dniem wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 125 ust. 1.

9. Dane o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostach zostaną przekazane do centralnej ewidencji pojazdów z odpowiednich rejestrów, w terminie do dnia 31 stycznia 2013 r., według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r.

10. Opłaty ewidencyjnej w przypadkach, określonych art. 101 ust. 6 oraz art. 112 ust. 4, nie pobiera się w terminie do dnia 1 stycznia 2013 r.

Art. 165. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy:

- 1) świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia;
 - 2) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2013 r.;
 - 3) decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność, przez okres na jaki zostały wydane;
 - 4) wyciągi ze świadectw homologacji typu pojazdu zachowują ważność;
 - 5) wyciągi ze świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowują ważność;
 - 6) odpisy decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność.
2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 6, stanowią podstawę do rejestracji pojazdu.
3. Pojazd, dla którego wydano dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 4 albo 6, nie podlega badaniu, o którym mowa w art. 87 ust. 1, z wyłączeniem taksówki, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.

Art. 166. Producent, który uzyskał decyzję zwalniającą z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, przed dniem wejścia w życie ustawy, może wydawać odpisy decyzji zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, przez okres ważności tej decyzji.

Art. 167. Do spraw wszczętych a nie zakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

- Art. 168.** 1. Starosta oraz organ, o których mowa w art. 70 oraz art. 78, wydaje dowód rejestracyjny, pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną zgodne z wzorem obowiązującym w dotychczasowych przepisach do czasu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 85 ust. 1 pkt 1–4,
2. Organ, o którym mowa w art. 79, wydaje dowód rejestracyjny, zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną zgodne z wzorem obowiązującym w dotychczasowych przepisach do czasu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 85 ust. 2 - 4.
3. Starosta wydaje decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu drogowego zgodną z wzorem obowiązującym w dotychczasowych przepisach do czasu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 85 ust. 1 pkt 8.
4. Dowody rejestracyjne, tablice rejestracyjne, nalepki kontrolne i pozwolenia czasowe, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

Art. 169. W przypadku pojazdu niepodlegającego rejestracji przed dniem wejścia w życie ustawy i wymienionego w art. 68, właściciel pojazdu jest obowiązany złożyć wniosek o jego rejestrację, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. W przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu po tym terminie, starosta pobiera opłatę, o której mowa w art. 69 ust. 11.

Art. 170. 1. Karty pojazdu wydane na podstawie art. 77 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują ważność, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Z dniem wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 85 ust. 1 pkt 1 – 4 i ust. 2 – 5, organ rejestrujący wydając dowód rejestracyjny, o którym mowa w art. 70 ust. 9, unieważnia kartę pojazdu, jeżeli była wydana i zwraca ją właścicielowi pojazdu lub posiadaczowi, o którym mowa w art. 69 ust. 2.

Art. 171. Pojazdy zaopatrzone w tablice rejestracyjne wydane przed dniem 1 maja 2000 r. uznaje się za zaopatrzone w zalegalizowane tablice rejestracyjne i nalepkę kontrolną.

Art. 172. Przepisy art. 68 ust. 3 nie dotyczą pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1998 r.

Art. 173. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

1) art. 76 ust. 1 – 4 ustawy, o której mowa w art. 145, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 85 ust. 1 pkt 1 – 6, ust. 2 – 5 i art. 139 ust. 2, nie dłużej jednak niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;

2) art. 75c, 78a ust. 6 i 79 ust. 6 ustawy, o której mowa w art. 145, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 139 ust. 1, art. 85 ust. 1 pkt 7 i ust. 6, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;

3) art. 79a ust. 8 ustawy, o której mowa w art. 145, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 129 ust. 1 ustawy, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;

4) art. 80d ust. 7 ustawy, o której mowa w art. 145, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy, o której mowa w art. 145 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż do dnia 1 stycznia 2013 r.

Art. 174. 1. W latach 2012 – 2020 maksymalny limit wydatków Transportowego Dozoru Technicznego będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 47 006 tys. zł, z tym, że w:

- 1) 2012 r. – 2 387 tys. zł;
- 2) 2013 r. – 3 888 tys. zł;
- 3) 2014 r. – 4 693 tys. zł;
- 4) 2015 r. – 4 779 tys. zł;
- 5) 2016 r. – 4 899 tys. zł;
- 6) 2017 r. – 5 021 tys. zł;
- 7) 2018 r. – 5 147 tys. zł;
- 8) 2019 r. – 5 270 tys. zł;
- 9) 2020 r. – 5 397 tys. zł;
- 10) 2021 r. – 5 526 tys. zł.

2. W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

- 1) wykorzystaniu innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania jednostki;

- 2) racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem jednostki.
3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 175. Ustawa wchodzi w życie z dniem 11 lutego 2012 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 63 i 65, art. 107, art. 115, art. 126, 128, art. 139 ust. 3 i art. 145 pkt 10 lit. b – f, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.;
- 2) art. 70 ust. 9, który wchodzi w życie z dniem 11 sierpnia 2013 r.

Załączniki do ustawy z dnia ... 2011 r.
o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego
poz. (...)

Załącznik Nr 1

KATEGORIE POJAZDÓW

1. Kategoria M: pojazdy samochodowe przeznaczone do przewozu osób mające co najmniej cztery koła, w tym:

- 1) kategoria M₁: pojazdy do przewozu osób, mające nie więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy;
- 2) kategoria M₂: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mające dopuszczalną masę nie przekraczającą 5 t;
- 3) kategoria M₃: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu osób, mające więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mające dopuszczalną masę przekraczającą 5 t;

2. Kategoria N: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, w tym:

- 1) kategoria N₁: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające dopuszczalną masę nieprzekraczającą 3,5 t;
- 2) kategoria N₂: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające dopuszczalną masę przekraczającą 3,5 t ale nieprzekraczającą 12 t;
- 3) kategoria N₃: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające dopuszczalną masę przekraczającą 12 t.

3. Kategoria O: przyczepy, w tym:

- 1) kategoria O₁: przyczepy o dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 750 kg;
- 2) kategoria O₂: przyczepy o dopuszczalnej masie przekraczającej 750 kg, ale nie przekraczającej 3,5 t;
- 3) kategoria O₃: przyczepy o dopuszczalnej masie przekraczającej 3,5 t, ale nie przekraczającej 10 t;
- 4) kategoria O₄: przyczepy o dopuszczalnej masie przekraczającej 10 t.

4. Kategoria L: pojazdy dwukołowe lub trójkołowe, niektóre pojazdy czterokołowe oraz motorowery, w tym:

- 1) kategoria L1e – motorower dwukołowy;
- 2) kategoria L2e – motorower trójkołowy;

- 3) kategoria L3e – motocykl dwukołowy bez bocznego wózka;
- 4) kategoria L4e – motocykl dwukołowy z bocznym wózkiem;
- 5) kategoria L5e – motocykl trójkołowy;
- 6) kategoria L6e – czterokołowiec lekki;
- 7) kategoria L7e - czterokołowiec.

5. Kategoria T: ciągniki rolnicze, w tym:

- 1) kategoria T₁: ciągnik kołowy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, mający oś położoną najbliżej kierowcy, o minimalnym rozstawie kół nie mniejszym niż 1 150 mm, masę własną, w stanie gotowości do jazdy, przekraczającą 600 kg i prześwit nie większy niż 1 000 mm. W przypadku ciągników ze zmianą pozycji kierowcy (zmiana położenia siedzenia i koła kierownicy), osią położoną najbliżej kierowcy musi być oś z zamontowanymi oponami o największej średnicy;
- 2) kategoria T₂: ciągnik kołowy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, mający minimalny rozstaw kół mniejszy niż 1 150 mm, masę własną, w stanie gotowości do jazdy, przekraczającą 600 kg i prześwit nie większy niż 600 mm. W przypadku gdy wysokość środka ciężkości ciągnika (mierzona względem podłoża) podzielona przez minimalny rozstaw kół każdej osi przekracza 0,90, maksymalna prędkość konstrukcyjna jest ograniczona do 30 km/h.
- 3) kategoria T₃: ciągnik kołowy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h i masie własnej, w stanie gotowości do jazdy, nieprzekraczającej 600 kg.
- 4) kategoria T₄: ciągnik kołowy specjalnej konstrukcji o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h,;
- 5) kategoria T₅: ciągnik kołowy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.

6. Kategoria R: przyczepy rolnicze, w tym:

- 1) kategoria R₁: przyczepa, której suma technicznie dopuszczalnych mas na oś nie przekracza 1,5 t.
- 2) kategoria R₂: przyczepa, której suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 1,5 t, lecz nie przekracza 3,5 t.
- 3) kategoria R₃: przyczepa, której suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 3,5 t, lecz nie przekracza 21 t.
- 4) kategoria R₄: przyczepa, której suma technicznie dopuszczalnych mas na oś przekracza 21 t.

Każda kategoria przyczepy oznaczona jest także indeksem „a” lub „b”, zależnie od jej konstrukcyjnej prędkości:

- „a” dla przyczepy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h,
- „b” dla przyczepy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h.

Kategoria pojazdu	Termin, do którego producent nowego typu pojazdu może uzyskać świadectwo homologacji typu pojazdu	Termin, od którego każdy nowy pojazd, musi być objęty świadectwem homologacji typu WE pojazdu (*)
Pojazdy skompletowane kategorii N ₁	29 października 2011 r.	29 kwietnia 2013 r.
Pojazdy niekompletne i kompletne kategorii N ₂ , N ₃ , O ₁ , O ₂ , O ₃ , O ₄	29 października 2010 r.	29 października 2012 r.
Pojazdy specjalne kategorii N ₁ , N ₂ , N ₃ , M ₂ , M ₃ , O ₁ , O ₂ , O ₃ , O ₄	29 października 2012 r.	29 października 2014 r.
Pojazdy skompletowane kategorii N ₂ , N ₃	29 października 2012 r.	29 października 2014 r.
Pojazdy skompletowane kategorii O ₁ , O ₂ , O ₃ , O ₄	29 października 2011 r.	29 października 2013 r.

(*)nie dotyczy pojazdów objętych zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji.

UZASADNIENIE

Implementacja Dyrektywy 2007/46/WE

Projekt *ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego* dokonuje przede wszystkim implementacji zapisów zawartych w Dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. *ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów*. Określa ona szczegółowe wymagania techniczne, homologacyjne, proceduralne, celem dopuszczenia nowych typów pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części do ruchu drogowego na terytorium Unii Europejskiej. Nadrzędną rolą tej Dyrektywy jest doprowadzenie do sytuacji, w której stosowane w każdym państwie UE osobne procedury homologacji typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia i części, zastąpione zostaną zharmonizowaną procedurą homologacji typu – uniwersalną w ramach UE, przy zachowaniu jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Projektowana ustawa, wdrażając przepisy niniejszej dyrektywy, określać będzie:

- definicje m.in. świadectwa homologacji typu WE oraz krajowego świadectwa homologacji typu pojazdu,
- procedury oraz terminy dotyczące wzajemnego uznawania w ramach UE świadectw homologacji typu dla pojazdów kategorii M, N, O,
- obowiązki państw członkowskich UE oraz producentów w zakresie homologacji typu,
- procedury postępowania w przypadku wnioskowania przez producenta o wydanie świadectwa homologacji typu WE w odniesieniu do pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części,
- przebieg procedur homologacji typu WE,
- zasady, na których państwa członkowskie UE udzielają homologacji typu WE,
- procedurę w zakresie wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu dla pojazdu, w którym w przedmiocie wyposażenia lub części zastosowano nowatorskie rozwiązania konstrukcyjne lub technologie,
- procedury badawcze wymagane dla uzyskania świadectwa homologacji typu WE
- procedurę w zakresie usuwania przez producenta pojazdu zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska w przypadku ich stwierdzenia w pojazdach wprowadzonych do obrotu, ,
- przebieg procedury kontroli zgodności produkcji,
- zasady powiadamiania państw członkowskich UE o wszelkich działaniach związanych z procedurą w zakresie świadectw homologacji typu WE,
- procedury działania w przypadku dopuszczenia jednostkowego pojazdów oraz pojazdów z końcowej partii produkcji,
- warunki, jakie musi spełniać jednostka uprawniona do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu

wyznaczona przez ministra właściwego do spraw transportu oraz zasady jej wyznaczania.

Przedmiotowa ustawa uwzględnia w swym zakresie postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji i jest zapisaniem na nowo całokształtu zagadnień związanych z procedurą homologacji typu pojazdu, przedmiotów jego wyposażenia lub części.

Dyrektywa 2007/46/WE uchyla dyrektywę 70/156/EWG Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep i tym samym Państwa Członkowskie muszą w procedurze homologacji ustanowić nowe systemy zharmonizowanej procedury badań homologacyjnych i wydawania świadectw homologacji.

Warunki techniczne pojazdów

Rozdział 2 projektu określa warunki techniczne, jakie powinien spełniać pojazd uczestniczący w ruchu drogowym w zakresie jego budowy, wyposażenia i utrzymania. Zapisy tego rozdziału są przeniesieniem w większości regulacji określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908 z późn. zm.) Zgodnie z **art. 3** projektu pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego, m.in: nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę, nie powodowało wycieku szkodliwych substancji lub płynów eksploatacyjnych, nie powodowało niszczenia drogi, zapewniało dostateczne pole widzenia dla kierowcy, w tym poprzez urządzenie pośredniego widzenia.

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, **art. 3 ust. 5** wprowadza generalny zakaz m.in. w zakresie umieszczania wewnątrz i na zewnątrz pojazdu wystających spiczastych albo ostrych części lub przedmiotów, które mogą spowodować uszkodzenie ciała osób znajdujących się w pojeździe lub innych uczestników ruchu, czy też stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko.

Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenia, ustawodawca wprowadził w art. 75 ust. 3 ww. ustawy – Prawo o ruchu drogowym zakaz rejestracji pojazdu złożonego poza wytwórnią, czyli tzw. „składaka” tj. pojazdu, w którym wszystkie zespoły, podzespoły i części zostają przemontowane do nowego nadwozia. Zakaz ten uzasadniony jest potrzebą zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochroną środowiska. Jako konsekwencja zakazu rejestracji pojazdu złożonego poza wytwórnią, czyli tzw. „składaka” wprowadzony został w art. 66 ust. 4 pkt 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym zakaz wymiany nadwozia pojazdu posiadającego numer VIN albo numer nadwozia.

Obie regulacje zostały przeniesione do projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego w **art. 3 ust. 5 pkt 6** oraz w **art. 68 ust. 3** projektu. Produkując pojazd producent korzysta z szerokiej gamy urządzeń kontrolno-pomiarowych, przymiarów, wzorców. Dąży do automatyzacji operacji szczególnie trudnych np. montażu szyby przedniej, czy też specjalizacji pracowników w wykonywaniu skomplikowanych operacji takich jak montaż podsufitki. Wszystkie te działania mają zagwarantować powtarzalność operacji i montaż pojazdu zgodnie z parametrami określonymi w dokumentacji konstrukcyjno-technologicznej. Takich standardów nie jest w stanie zapewnić montaż jednostkowy wykonywany w warunkach warsztatowych przez mechanika bez odpowiedniego wyposażenia i przeszkolenia. Dodatkowo „stare” zdemontowane z pojazdu zespoły, podzespoły i części nie pasują do „nowego”

nadwozia, gdyż uległy deformacji w toku eksploatacji np. deska rozdzielcza, elementy tapicerki.

Art. 66 ust. 1a ww. ustawy Prawo o ruchu drogowym został wprowadzony na dzień 1 maja 2004 r. do tej ustawy jako implementacja dwóch dyrektyw Unii Europejskiej: Dyrektywy Rady Nr 92/6/EWG i Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/85/WE. Przepis ten reguluje kwestię obowiązku wyposażania niektórych kategorii pojazdów w ograniczniki prędkości. Obowiązek ten został przeniesiony do projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. **Art. 5** projektu wprowadza obowiązek wyposażenia pojazdów kategorii M₂, M₃ oraz N₂, N₃ w homologowany ogranicznik prędkości ograniczający ich prędkość odpowiednio do 100 km/h i 90 km/h.

Ograniczniki prędkości w starszych modelach pojazdów były oddzielnymi podzespołami, czy też zespołami (przedmioty wyposażenia lub części) montowanymi na silniku. Podniesienie kabiny kierowcy umożliwiało ich zobaczenie. W miarę postępującej elektronizacji osprzętu silnikowego i samego pojazdu ograniczniki prędkości przeobraziły się z oddzielnych komponentów w oprogramowanie centralnego modułu czasowego pojazdu (tzw. komputera pokładowego), które jest aktywowane przez komputer diagnostyczny producenta pojazdu stanowiący wyposażenie każdej autoryzowanej stacji obsługi (ASO). W procedurze homologacji typu pojazdu weryfikuje się wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości na zgodność z dyrektywą Rady Nr 92/24/EWG. Natomiast producent wyposaża każdy wyprodukowany pojazd w naklejkę - „stiker”, który potwierdza wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości i prędkość jazdy, na którą jest on ustawiony. W „pamięci” centralnego modułu czasowego pozostaje kod urządzenia diagnostycznego, które dokonało ostatniego (aktualnego) ustawienia maksymalnej prędkości jazdy.

W art. 6 projektu wprowadza się obowiązek posiadania cechy identyfikacyjnej (numeru VIN albo numeru rozpoznawczego) przez każdy pojazd dopuszczony do ruchu drogowego. Rozwiązanie to ma zagwarantować uniemożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze. W przypadku nowego pojazdu cechę identyfikacyjną nadaje i umieszcza producent. Przepisy projektu określają również konkretne przypadki nadawania numeru rozpoznawczego w pojeździe w drodze decyzji administracyjnej przez starostę właściwego w sprawach rejestracji. Ustawa wprowadza m.in. możliwość nadania numeru rozpoznawczego w przypadku pojazdu marki „SAM” czy też pojazdu zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona.

Dodatkowo w art. 6 ust. 8 i 9 określono, w zakresie jakich pojazdów nie wymaga się żadnej cechy identyfikacyjnej (art. 6 ust. 8) albo numeru VIN (art. 6 ust. 9). Ponadto w art. 160 wprowadzono przepis przejściowy, określający dla jakich pojazdów i w jakich terminach, nie wymaga się numeru VIN.

Art. 8 określa procedurę w zakresie wydawania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd. Projekt wprowadza nowe rozwiązanie w stosunku do obecnie obowiązujących w ustawie Prawo o ruchu drogowym, tj. możliwość udzielenia, na wniosek osoby zainteresowanej, przyrzeczenia wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów („promesy”) (art. 9 ust. 1). Promesa ma być udzielana na okres 12 miesięcy, a w okresie jej ważności nie można odmówić udzielenia zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu określonego w promesie, chyba że pojazd nie odpowiada warunkom określonym w promesie.

Przekazanie zadań Dyrektorowi TDT

Celem wykonywania zadań krajowej władzy homologacyjnej (obecnie Ministra Infrastruktury) wynikających z implementowanej przedmiotowym projektem ustawy, Dyrektywy 2007/46/WE, proponuje się, m.in. przekazanie całości zagadnień związanych z homologacją - Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), (jako państwowej osobie prawnej).

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

Dyrektor TDT w szczególności zajmowałby się całością zagadnień związanych z homologacją zarówno w odniesieniu do typu pojazdu, jak i przedmiotów wyposażenia lub części, wydawałby zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, oraz zbierałby i przetwarzał informacje o świadectwach homologacji wydanych zgodnie ze zharmonizowaną w ramach UE procedurą homologacji typu. Dyrektor TDT wykonywałby sprawdzenie spełnienia wymagań technicznych w celu potwierdzenia, czy dany typ pojazdu, przedmiot jego wyposażenia lub części, albo dodatkowy układ zasilania gazem może uzyskać odpowiednie świadectwo homologacji typu. Wszystkie te zadania, wykonywane dotychczas bezpośrednio i jedynie przez ministra właściwego do spraw transportu, zostałyby przekazane Dyrektorowi TDT. Odciaży to organ administracji centralnej, który w dobie rozwoju systemu homologacji i nakładania nowych zadań wynikających z przepisów UE nie będzie tworzył dodatkowych struktur w ministerstwie w celu zwiększonego zapotrzebowania na bezpośrednią obsługę podmiotów gospodarczych sektora motoryzacyjnego w przedmiotowym zakresie.

Przeniesienie ww. zagadnień do wykonania przez Dyrektora TDT pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawniej realizować zadania władzy homologacyjnej, w szczególności w kwestii nadzoru i legislacji związanej z implementacją przepisów UE do polskiego systemu prawnego. W zakresie homologacji pojazdów i warunków technicznych pojazdów, prawo UE obejmuje około 300 dyrektyw wymagających stałego monitorowania i zaangażowania w proces legislacji UE, a następnie ich wdrożenia do prawodawstwa polskiego. Przekazanie zadań związanych z homologacją Dyrektorowi TDT oraz jego bieżąca działalność, nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie pracy Dyrektora TDT odbywałoby się na podstawie przychodów związanych z wykonywaniem zadań władzy homologacyjnej. We wszystkich europejskich systemach homologacji koszty badań, sprawdzeń, kontroli wydawania dokumentów pokrywają producenci pojazdów.

Dyrektor TDT rozpatrywałby także sprawy indywidualnych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd. Liczba spraw dotyczących odstępstw od obowiązujących warunków technicznych stale wzrasta, ponieważ w wielu przypadkach rozwój techniki i technologii motoryzacyjnej wyprzedza zmiany w systemie prawa. Zachodzi więc pilna potrzeba usprawnienia i przyspieszenia prowadzonych procedur. Ich przewlekłość, w szczególności w stosunku do pojazdów sprowadzanych z państw członkowskich Unii Europejskiej, jest istotną barierą w międzynarodowym przepływie towarów. Wprowadzenie proponowanej zmiany w **art. 8** ustawy, pozwoli na wydawanie stosownych odstępstw przez podległą Ministrowi jednostkę. Proces udzielania odstępstw jest procesem pracochłonnym, wyznaczona jednostka musi mieć zagwarantowane środki, by nowy system udzielania

odstępstw mógł poprawnie funkcjonować. Przewiduje się, że opłata za udzielenie odstępstwa nie będzie wyższa niż 1000 zł. Taka kwota powinna zagwarantować właściwy poziom obsługi zainteresowanych osób oraz ciągłość i sprawność działania Dyrektora TDT.

Zgodnie z art. 42 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. nr 122, poz. 1321 z późn. zm.) TDT jest państwową osobą prawną, natomiast zgodnie z art. 61 tej ustawy, TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową i nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. Ponadto TDT nie otrzymuje również żadnych dotacji, ani środków z budżetu państwa.

Zgodnie z art. 50 ustawy o finansach publicznych oraz wytycznymi Ministra Finansów, między innymi w zakresie stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, które będą stanowić podstawę oszacowywania skutków finansowych projektowanej ustawy, w szczególności jednolitego określania maksymalnego limitu wydatków jednostek sektora finansów publicznych na dane zadanie, wyrażonego kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania tej ustawy, oszacowany został maksymalny limit wydatków na lata 2012-2021, wynoszący 47 006 tys. zł. Na tą kwotę składają się koszty związane z:

- koniecznością zwiększenia zatrudnienia,
- utworzeniem, utrzymaniem i wyposażeniem stanowisk pracy,
- zagranicznymi delegacjami służbowymi w związku z wymaganym udziałem TDT w pracach komisji UE i grup roboczych EKG ONZ związanych z zagadnieniami homologacji pojazdów, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu,
- kontrolą stacji kontroli pojazdów,
- prowadzeniem rejestru rzeczoznawców,
- prowadzeniem rejestru montażystów instalacji gazowej, oraz prowadzenia egzaminów na montażystów.

Oszacowano, że maksymalne wydatki w poszczególnych latach 2012 – 2021, wyniosą:

- 1) 2012 r. – 2 387 tys. zł;
- 2) 2013 r. – 3 888 tys. zł;
- 3) 2014 r. – 4 693 tys. zł;
- 4) 2015r. – 4 779 tys. zł;
- 5) 2016 r. – 4 899 tys. zł;
- 6) 2017 r. – 5 021 tys. zł;
- 7) 2018 r. – 5 147 tys. zł;
- 8) 2019 r. – 5 270 tys. zł;
- 9) 2020 r. – 5 397 tys. zł;
- 10) 2021 r. – 5 526 tys. zł.

Za podstawę szacowania skutków projektowanej ustawy na każdy rok oprócz roku 2012 stanowiącego kwotę bazową wynoszącą 2 387 tys. zł, przyjęto średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) określony w ww. wytycznych, oraz wydatki osobowe i rzeczowe nowo zatrudnianych pracowników w kolejnych latach.

W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w pkt. 1-10, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

- 1) wykorzystaniu innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania jednostki - poprzez zmianę organizacji pracy, czy komputeryzację jednostki,

2) racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem jednostki – poprzez zmniejszenie przeprowadzanych kontroli i badań.

Monitorowanie wykorzystania limitu wydatków oraz wdrożenie mechanizmów korygujących, prowadzone będzie przez ministra właściwego do spraw transportu. Należy jednak sądzić, że jednostka wykona określone zadania bez konieczności podejmowania mechanizmów korygujących w ramach określonego limitu wydatków.

Zgodnie z nomenklaturą użytą w implementowanej przez projekt ustawy Dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w **art. 2 ust. 1** wprowadzono definicję *pojazdu z końcowej partii produkcji i świadectwa homologacji typu WE*. Definicje te zostały użyte m.in. w rozdziale 3 – Homologacja.

Homologacja

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

Państwa Unii Europejskiej przekazują takiej jednostce większość uprawnień władzy homologacyjnej. Występuje ona wtedy w imieniu władzy homologacyjnej, podejmuje decyzje administracyjne, a przede wszystkim – wydaje, zmienia i cofa świadectwa homologacji, prowadząc przy tym ich ewidencję. Podstawową zaletą takiego rozwiązania jest pozostawienie w gestii Ministra zadań organu nadzorująco-kontrolnego wobec jednostki udzielającej

homologacji oraz zapewnienie instancji odwoławczej w stosunku do decyzji powziętych przez tę jednostkę. Taki dwuinstancyjny tryb wydawania świadectw homologacji jest preferowany w Unii Europejskiej, ponieważ pozwala na ograniczenie liczby spraw spornych rozpatrywanych przez sądy.

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

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

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

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

Procedury związane z homologacją

Art. 12 ust. 1 zawiera przepis materialny stanowiący podstawę dla dalszych przepisów projektu ustawy w zakresie obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu. Zgodnie ww. przepisem, nowy typ pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej powinien spełniać wymagania techniczne odpowiednie dla danej kategorii pojazdu.

W myśl projektowanego **art. 13**, generalną zasadą w odniesieniu do homologacji jest konieczność uzyskania dla danego typu pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem, odpowiedniego świadectwa homologacji typu. Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, zawiera zharmonizowane procedury homologacyjne dotyczące pojazdów kategorii M, N, O. Jest to uzupełnienie analogicznej procedury obowiązującej w odniesieniu do pojazdów kategorii L, T₁-T₃. Zharmonizowana procedura homologacji typu oznacza, iż świadectwo homologacji typu, wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w ww. dyrektywie w jednym z krajów członkowskich UE, będzie ważne na terytorium wszystkich pozostałych krajów członkowskich UE, bez potrzeby ponownego przeprowadzania procedury homologacji typu.

Załącznik Nr XIX do ww. Dyrektywy wprowadza harmonogram wejścia w życie jej zapisów w odniesieniu do:

- 1) nowych typów pojazdów – skierowana do producenta **możliwość** wcześniejszego dostosowania się do wymagań tej dyrektywy,
- 2) nowych typów pojazdów – skierowany do producenta **obowiązek** dostosowania się do wymagań tej dyrektywy,

3) wszystkich typów pojazdów – skierowany do producenta **obowiązek** dostosowania się do wymagań tej dyrektywy.

Implementacja ww. regulacji do prawa polskiego zawarta jest w załączniku Nr 2 do projektu.

W celu objęcia procedurą homologacji typu, pojazdu wyposażonego w dodatkowy układ zasilania gazem, nie objęty wymaganiami Regulaminu Nr 115 EKG ONZ, projekt ustawy wprowadza, w odniesieniu do producentów dodatkowych układów zasilania gazem, nową procedurę, tj. konieczność uzyskania świadectwa homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem. Procedura uzyskania takiego świadectwa homologacji typu jest tożsama z procedurą dotyczącą uzyskania innych świadectw homologacji typu i została określona szczegółowo w **art. 13 pkt 3 oraz art. 16** projektu.

Na podstawie projektowanego **art. 18** ustawy, wprowadza się kolejną nową procedurę – dotyczącą uznania przez Dyrektora TDT świadectwa homologacji typu, wydanego na dany typ pojazdu, zgodnie z krajową procedurą homologacji typu, przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Ponieważ zgodnie z implementowaną dyrektywą 2007/46/WE, w odniesieniu do kategorii pojazdów nieobjętych zharmonizowaną procedurą homologacji, kraje członkowskie mogą wydawać „krajowe” świadectwa homologacji typu, konieczna jest weryfikacja (w odniesieniu do procedur Rzeczypospolitej Polskiej) zachowanych poziomów bezpieczeństwa, na podstawie których dane homologacje „krajowe” zostały wydane.

Projekt ustawy wprowadza pojęcie „świadectwa zgodności” (**art. 25**), które zastąpi obowiązujące obecnie w przepisach prawnych pojęcie „wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu”. Konieczność dostosowania tej terminologii wynika z wejścia w życie rozporządzenia Komisji (WE) Nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r. zastępującego załącznik IX do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady *ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów*. W odniesieniu do pojazdów objętych krajowymi świadectwami homologacji typu pojazdu wydawane będą świadectwa zgodności, natomiast w odniesieniu do pojazdów objętych świadectwami homologacji typu WE pojazdu – świadectwa zgodności WE.

W **art. 28** wprowadza się nową procedurę – istotną z punktu widzenia bezpieczeństwa szeroko pojętego ruchu drogowego lub ochrony środowiska – dotyczącą konieczności podjęcia przez producenta pojazdu działań mających na celu usunięcie zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska w przypadku ich stwierdzenia w pojazdach wprowadzonych do obrotu. Treść tego artykułu stanowi implementację art. 32 Dyrektywy 2007/46/WE. Producent, który uzyskał świadectwo homologacji typu WE pojazdu, w przypadku stwierdzenia w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o tym Dyrektora TDT, jak również podjąć działania w celu usunięcia tych zagrożeń poprzez opracowanie planu działań w tym zakresie i jego uzgodnieniu z Dyrektorem TDT. Projektowany artykuł nakłada również na producenta obowiązek poinformowania właściciela lub posiadacza pojazdu o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta, a dodatkowo, jeżeli w jego wyniku zostaną stwierdzone zagrożenia, podjęcia działania mającego na celu usunięcie tych zagrożeń. Artykuł **28** określa również zasady współdziałania producenta i Dyrektora TDT w zakresie omawianej procedury dotyczącej usuwania zagrożeń oraz informowania organów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych w sprawach homologacji o podjętych działaniach.

Proponowanym brzmieniem **art. 30** rozszerza się istniejącą procedurę dotyczącą kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem. Rozszerzenie i uzupełnienie tej procedury wynika bezpośrednio z implementacji zapisów dyrektywy 2007/46/WE.

Wyznaczenia jednostki w celu przeprowadzania badań homologacyjnych lub też badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dokonuje minister właściwy do spraw transportu (**art. 32**). Dana jednostka obowiązana jest spełniać warunki określone w **art. 34 ust. 2**, m.in. posiadać personel o wiedzy i doświadczeniu odpowiednio do zakresu realizowanych badań, dysponować odpowiednimi warunkami lokalowymi, środkami i wyposażeniem do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz zachowywać procedury wynikające z odpowiednich przepisów zawartych w regulaminach EKG ONZ oraz dyrektywach UE. Zgodnie z **art. 32 ust. 2** jednostka uprawniona może zostać również wyznaczona, do przeprowadzania badań w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu, badań technicznych tramwaju oraz przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez przedmioty wyposażenia lub części nieobjęte procedurą homologacji, które mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dopuszczenie jednostkowe pojazdów

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

Jednym z elementów wymagających implementacji w ramach dyrektywy 2007/46/WE, jest procedura jednostkowego dopuszczenia do ruchu. Zastąpi ona aktualnie obowiązujące wyłączenie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu dla pojazdu wyprodukowanego bądź importowanego w ilości jednej sztuki rocznie, które budzi zastrzeżenia Komisji Europejskiej. Procedura dopuszczenia jednostkowego pojazdu stanowi procedurę alternatywną do procedury homologacji typu pojazdu.

Dyrektywa 2007/46/WE ustanawia zharmonizowane w ramach Unii Europejskiej ramy zawierające przepisy administracyjne i wymagania techniczne dla pojazdów kategorii M, N i O. W szczególności dyrektywa ta zawiera wykaz wszystkich aktów prawnych, w których określono wymagania techniczne, jakie pojazdy muszą spełniać, aby uzyskać świadectwo homologacji typu WE pojazdu. Na podstawie art. 24 ww. dyrektywy państwa członkowskie UE mogą w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego wyłączyć stosowanie niektórych przepisów ww. dyrektywy lub aktów prawnych wymienionych w załączniku IV do tej dyrektywy. Art. 24 pozwala państwom członkowskim na stosowanie wymagań alternatywnych tj. przepisów administracyjnych lub wymagań technicznych, które mają na celu zapewnienie poziomu bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska, równoważnego w najwyższym możliwym do realizacji zakresie poziomom przewidzianym w przepisach odpowiednio załączników IV lub XI ww. dyrektywy. Przykładowo, w odniesieniu do punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa:

- w ramach procedury homologacji typu pojazdu, zgodnie z załącznikiem IV do ww. dyrektywy pojazd w tym zakresie musi spełnić wymagania dyrektywy częściowej 76/115/EWG.

Wymagania alternatywne do dyrektywy cząstkowej 76/115/EWG to:

- norma amerykańska FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards) nr 210 (Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa) lub
- art. 22-3 japońskiej normy JSRRV (Japan Safety Regulations for Road Vehicles)

Zgodnie z **art. 47** projektu ustawy, spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, potwierdza się dopuszczeniem jednostkowym pojazdu. Procedura jednostkowego dopuszczenia dotyczy zarówno nowych, jak i zarejestrowanych pojazdów.

Obowiązkowi uzyskania dopuszczenia jednostkowego pojazdu podlegać będzie, m.in. nowy pojazd, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE lub świadectwo homologacji typu pojazdu, w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części, wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu. Wprowadzone w pojeździe zmiany mogą skutkować zmianą parametrów technicznych, np. masy, wymiary, naciski osi (dyrektywa 92/21/EWG) zdefiniowanych w świadectwie homologacji typu, czego konsekwencją jest brak zgodności pojazdu z typem homologowanym.

Badanie takie przeprowadzane będzie przez: jednostkę wyznaczoną przez ministra właściwego do spraw transportu do prowadzenia badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz przez niektóre okręgowe stacje kontroli pojazdów, posiadające potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań w tym zakresie. Projektowane przepisy rozdzielają zakres badań przeprowadzonych w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu pomiędzy ww. jednostkę a okręgową stację kontroli pojazdów.

Dodatkowo ustawa (art. 54 ust. 1 pkt 2) zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wysokości opłaty za:

- przeprowadzenie badania potwierdzającego spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu – w odniesieniu do okręgowej stacji kontroli pojazdów,
- udzielenie dopuszczenia jednostkowego pojazdu i wydanie decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- wydanie dokumentu wskazującego przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Koniecznym jest określenie opłaty dla TDT za wydanie dodatkowego dokumentu, w którym będą wskazywane przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu, ponieważ dokument ten nie będzie wydawany wraz z decyzją o udzieleniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu. Zgodnie z art. 49 ustawy, dopuszczenie jednostkowe dotyczy generalnie pojazdów, które będą eksploatowane i dopuszczane do ruchu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a dane dotyczące danego pojazdu, dyrektor TDT będzie przekazywał do katalogu, do którego dostęp będą miały organy rejestrujące pojazdy. W związku z powyższym nie będzie potrzeby przesyłania do katalogu pojazdów, dodatkowych informacji wskazujących przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu, a w związku z tym nie ma potrzeby wystawiania dodatkowego dokumentu, w którym będą wskazywane przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu. Natomiast w sytuacji, gdy producent lub właściciel pojazdu chciałby sprzedać taki pojazd za granicę, to dyrektor TDT wyda taki dokument dopiero na wniosek, w którym wskaże przepisy techniczne, na podstawie

których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu. W związku z tym, że jest to dodatkowa czynność administracyjna dla TDT, to powinna być wskazana opłata za tę czynności, która pokrywałaby koszty ponoszone przez TDT podczas przygotowania weryfikacji danych i wystawiania tego dokumentu.

Nowe przepisy zapewnią szczelność systemu dopuszczenia do ruchu pojazdów, wpływając bezpośrednio na bezpieczeństwo transportu i bezpieczeństwo ruchu.

Ustalenie w projekcie ustawy wysokości niektórych opłat w walucie Euro jest powiązane z regulacjami wynikającymi z przepisów dyrektywy 2007/46/WE, a więc z procedurą homologacji typu pojazdu oraz procedurą dopuszczenia jednostkowego, które mogą dotyczyć zarówno podmiotów krajowych, jak i zagranicznych. W odniesieniu do regulacji krajowych, takich jak opłaty za badania techniczne pojazdów czy też opłaty związane z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów, zostały one określone w walucie PLN.

Przystosowanie pojazdów do zasilania gazem

W związku z zawartą w **art. 13** projektu procedurą dotyczącą homologacji typu dodatkowego układu zasilania gazem, zaistniała konieczność określenia podmiotu uprawnionego do dokonywania montażu tych układów w pojazdach. I tak, zgodnie z zapisem **art. 55** projektu, montażu w pojeździe przedmiotów wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem w celu przystosowania pojazdu do zasilania gazem może dokonać przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie obsługi i naprawy pojazdów, będący montażystą lub zatrudniający co najmniej jednego montażystę. Montaż taki może być dokonany jedynie przy użyciu przedmiotów wyposażenia, części lub dodatkowych układów zasilania gazem, na których typ zostało wydane odpowiednie świadectwo homologacji typu, zgodnie z instrukcją montażu oraz z uwzględnieniem dokumentu wydanego przez Dyrektora TDT, na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, stwierdzającego sprawność zbiornika będącego elementem układu zasilania gazem.

Po dokonanym montażu, montażysta wydawać będzie zaświadczenie o przystosowaniu pojazdu do zasilania gazem, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi.

Katalog pojazdów

Zgodnie z **art. 58 ust. 1-3** przedmiotowego projektu ustawy, katalog pojazdów, w którym będą gromadzone dane i informacje o typach pojazdów albo pojazdach, które mają być dopuszczone do ruchu drogowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, prowadzony będzie w systemie informatycznym przez podmiot wybrany przez ministra właściwego do spraw transportu z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych.

Katalog jest materiałem źródłowym, na podstawie którego organy rejestrujące pojazdy dokonują ustalania danych technicznych pojazdu lub porównania ich z danymi technicznymi określonymi w dokumentach przedstawionych do rejestracji pojazdu.

Katalog jest podstawowym źródłem informacji do weryfikacji przedstawionych do rejestracji dokumentów pojazdu w zakresie jego danych technicznych.

Zgodnie z **art. 60** projektu, jednostka prowadząca katalog udostępnia bezpłatnie informacje w nim gromadzone, m.in. organom rejestrującym pojazdy, przedsiębiorcom i innym podmiotom prowadzącym stacje kontroli pojazdów, jak również, za opłatą, innym podmiotom. Przepis ten nie stanowi przy tym naruszenia art. 51 ust. 2 Konstytucji RP, ograniczającego zakres informacji gromadzonych przez władze publiczne o obywatelach, ponieważ dane gromadzone w katalogu dotyczą, zgodnie z art. 58 ust. 2, wyłącznie pojazdów i nie dotyczą danych osobowych obywateli. Należy przy tym wskazać, że rozporządzenie, które zostanie wydane na podstawie delegacji zawartej w art. 62 ust. 1, określające m.in. zakres, sposób i tryb przekazywania danych i informacji do katalogu w przypadkach określonych w art. 59, będzie regulować zakres powyższych danych i informacji ściśle w zakresie delegacji ustawowej. Wydanie tego rozporządzenia nie spowoduje więc zagrożenia dla ochrony danych osobowych obywateli.

Testy pojazdów

W projekcie ustawy uwzględniono również nowe regulacje w zakresie umożliwienia producentom pojazdów lub jednostkom organizacyjnym producenta pojazdów przeprowadzania jazd testowych. Propozycja została zgłoszona w toku konsultacji społecznych przez Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego. W ramach prowadzonych uzgodnień, możliwość wykonywania jazd testowych została rozszerzona na autoryzowanego dystrybutora producenta albo jednostki organizacyjnej producenta, co pozwoli na zachowanie zasady konkurencyjności pomiędzy producentami pojazdów, którzy prowadzą sprzedaż swoich produktów za pośrednictwem własnych jednostek organizacyjnych, a producentami, którzy prowadzą taką sprzedaż poprzez sieć autoryzowanych dystrybutorów. Ideą wprowadzenia tych regulacji jest uproszczenie procesu czasowego dopuszczenia testowanych pojazdów do ruchu drogowego. Aktualnie obowiązujące procedury wymuszają odrębną czasową rejestrację każdego pojazdu testowanego w organie rejestrującym, co uniemożliwia płynność audytowania w ruchu drogowym pojazdów schodzących z linii produkcyjnej. Stosownie do **art. 64** ustawy, na terytorium RP producent pojazdów lub jednostka organizacyjna producenta pojazdów będą mieli możliwość wykonywania jazd testowych pojazdami w celu przeprowadzania kontroli zapewniającej jakość wyprodukowanych pojazdów, przed ich wprowadzeniem do obrotu handlowego i rejestracją. Warunkiem dopuszczającym możliwość przeprowadzania jazd testowych jest uzyskanie decyzji właściwego starosty zezwalającej na wykonywanie takich jazd i zezwolenia testowego. W niniejszym projekcie założono, że zezwolenie testowe będzie dokumentem dwuczęściowym, składającym się z „I. Zezwolenia Testowego” oraz „II. Odcinków identyfikacyjnych zezwolenia testowego”. „I. Zezwolenie Testowe”, wraz z decyzją zezwalającą na wykonywanie jazd testowych, będą przechowywane przez producenta pojazdu lub jednostkę organizacyjną producenta pojazdu. Natomiast „II. Odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego” będzie dokumentem potwierdzającym prawo do poruszania się po drogach publicznych oraz strefach ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ciągu 30 dni od dnia jego wystawienia, nie dłużej jednak niż na okres ważności zgody na wykonywanie jazd testowych. Zezwolenie testowe wraz z testowymi tablicami rejestracyjnymi będą wydawane za opłatą. Ustawa nałożyła również na producenta, jednostkę organizacyjną producenta i autoryzowanego dystrybutora producenta albo jednostki organizacyjnej producenta (zwanych w projekcie ustawy „prowadzącymi jazdy testowe”) obowiązek wskazania osoby upoważnionej, która będzie wypełniała „Odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego”.

Jednocześnie minister właściwy do spraw transportu został upoważniony do wydania aktów wykonawczych określających sposób postępowania w sprawie wydawania zgody na wykonywanie jazd testowych, zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych oraz czynności organu z tym związane, a także ich wzory i opis, szczegółowe warunki prowadzenia dokumentacji przez prowadzącego jazdy testowe oraz wysokość opłaty za wydanie zezwolenia testowego i testowych tablic rejestracyjnych.

Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego

Przedłożony projekt stanowi nowe brzmienie rozdziału „Warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego”, transponując w części przepisy dotychczasowego rozdziału z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz wprowadzając nowe rozwiązania prawne w zakresie tych warunków.

Zasadnicze wymagania w tym rozdziale dotyczą rejestracji pojazdu. Przygotowując projekt w zakresie tych wymagań kierowano się potrzebą:

- uporządkowania przepisów określających obowiązki ustawowe z tym związane,
- uproszczenia procesu rejestracji pojazdów,
- wprowadzenia 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 wejściem w życie 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 zakresie warunków dopuszczenia pojazdów do ruchu.

Przedłożony projekt w przedmiotowym rozdziale w **art. 66 - 70** wprowadza nową konstrukcję przepisów dotyczących procesu rejestracji pojazdów i obowiązków właściciela pojazdu oraz starosty jako organu rejestrującego pojazdy.

Art. 69 ust. 1 określa dla właściciela pojazdu obowiązek złożenia wniosku o jego rejestrację w terminie 30 dni od dnia nabycia pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (nowego lub zarejestrowanego) albo od dnia, w którym zwolniono pojazd przez organy służby celnej w procedurze dopuszczenia do obrotu (w przypadku pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej) lub od dnia, w którym nabył pojazd w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii

Europejskiej . 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 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wpłyną porządkująco na proces rejestracji pojazdów w naszym kraju i przeciwdziałać będą działaniom przestępczym.

Jednocześnie, w celu wpłynięcia na terminowe składanie wniosków o rejestrację pojazdów, w **art. 69 ust. 11** zaproponowano zwiększenie o 50% opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, zalegalizowanych tablic rejestracyjnych i nalepki kontrolnej, w przypadku złożenia wniosku o rejestrację pojazdu po terminie określonym w **art. 69 ust. 1 i 2**.

W zakresie dokumentów wymaganych do wniosku o rejestrację pojazdu uwzględniono aktualnie obowiązujący stan prawny, jak również nowo określone dokumenty wydawane przez producenta pojazdu, wynikające z implementacji Dyrektywy 2007/46/WE.

Zasadniczą zmianą dla procesu rejestracji pojazdów zaproponowaną w projekcie ustawy jest zmiana w zakresie wydawanych dokumentów. Założono zastąpienie dokumentu, jakim jest dotychczasowy dowód rejestracyjny (jednoczęściowy) i karta pojazdu w procesie rejestracji pojazdu - dokumentem odpowiadającym Dyrektywie 1999/37/WE tj. dowodem rejestracyjnym pojazdu składającym się z dwóch części - „Dowód rejestracyjny część I” i „Dowód rejestracyjny część II”. Dowód rejestracyjny część I będzie stanowił dokument potwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego, którym kierujący posługuje się uczestnicząc w ruch drogowym. Dowód rejestracyjny część II będzie wymagany razem z Dowodem rejestracyjnym część I do rejestracji pojazdu.

Nie będzie wobec tego obowiązku dla ministra właściwego do spraw transportu wydania przepisów w sprawach dotyczących karty pojazdu. Jednocześnie przedmiotowy projekt nie zwalnia właściciela lub posiadacza pojazdu z wymogu przedkładania, wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu, karty pojazdu, jeżeli została wydana, stosownie do treści **art. 69 ust. 3 pkt 5**, oraz z obowiązku przekazania tego dokumentu, jeżeli został wydany, nabywcy pojazdu – w myśl **art. 83 ust. 1 pkt 2**.

Dokument „karta pojazdu” i obowiązki z nim związane zostały wprowadzone ustawą – Prawo o ruchu drogowym w 1999 r. dla dokumentowania historii pojazdu, wobec istniejącego w owym czasie problemu znacznej przestępczości samochodowej i braku centralnej ewidencji pojazdów. Aktualnie przy realizacji dostępu organów rejestrujących do centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, powodującego możliwość dostępu do historii pojazdu – realnym jest zastąpienie dokumentu „karta pojazdu” i usprawnienie procesu rejestracji pojazdów. Wejście w życie tego rozwiązania nastąpiłoby stosownie do zaproponowanego w projekcie ustawy przepisu przejściowego. Uwzględniono przy tym, że dotychczasowa karta pojazdu nie jest dokumentem zharmonizowanym z Dyrektywą 1999/37/WE oraz fakt, że opłata za wydanie karty pojazdu była zakwestionowana przez Trybunał Konstytucyjny, a także w prowadzonym postępowaniu przez Komisję Wspólnot Europejskich i Europejski Trybunał Sprawiedliwości.

Mając na uwadze powyższe, należy zauważyć, iż wprowadzenie wzoru dowodu rejestracyjnego, składającego się z części I i II w **art. 70 ust. 9** oznacza, że część II mogłaby w określonym zakresie pełnić rolę karty pojazdu. Takie rozwiązania zastosowano np. w Austrii i w Niemczech, implementując omawiane wymagania Dyrektywy 1999/37/WE. Przyjęcie tego rozwiązania to element założonego usprawnienia procesu rejestracji pojazdów i obniżenia kosztów związanych z opłatami za wydanie dokumentów rejestracyjnych. Minister właściwy do spraw transportu, wykonując delegację **art. 85 ust. 1** ustawy, będzie miał upoważnienie do

określenia wzoru dowodu rejestracyjnego, przy uwzględnieniu ww. założenia ustawowego dotyczącego formy dwu-częściowego dokumentu.

Biorąc pod uwagę, że przy formułowaniu przepisów związanych z rejestracją pojazdów kierowano się ideą uporządkowania tego procesu, w **art. 70** określono podstawy do wydania przez starostę decyzji o rejestracji pojazdu lub odmowy przez niego rejestracji w drodze decyzji. Wykonując przyjęte założenia, w **art. 70 ust. 7** zaproponowano, że w przypadku stwierdzenia braku dokumentów, o których mowa w **art. 69 ust. 3 pkt 8 – 11**, starosta będzie zobowiązany niezwłocznie zawiadomić właściwe w sprawie tych dokumentów organy. Zmiana ta jest istotna nie tylko z punktu widzenia organu rejestrującego i właściciela pojazdu, jako prowadząca do usprawnienia rejestracji pojazdu, ale również z punktu widzenia działań kontrolnych, które powinny być podejmowane przez właściwe organy (celne, skarbowe). Zawiadomienie tych organów nie oznacza, że w takim przypadku pojazd zostanie zarejestrowany. Stosownie do przepisów kodeksu postępowania administracyjnego brak wymaganego do wniosku o rejestrację pojazdu dokumentu (potwierdzającego zapłatę akcyzy czy też zaświadczenia o uiszczeniu podatku od towarów i usług) będzie skutkował pozostawieniem tego wniosku bez rozpatrzenia i wydaniem postanowienia w tej sprawie. Dotychczasowe warunkowanie decyzji o rejestracji pojazdów złożeniem właściwych dokumentów, o których mowa w **art. 69 ust. 3 pkt 8 – 11**, powodowało, że organ rejestrujący pojazdy był zmuszony do oceny przepisów podatkowych: o podatku akcyzowym i podatku od towarów i usług, o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie będąc organem właściwym w tych sprawach. W zakresie przedmiotowej zmiany istotny jest obowiązek zawiadamiania 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.

W wyniku uzgodnień z Ministerstwem Finansów, w **art. 69 ust. 7** wprowadzono obowiązek przedkładania dokumentów dotyczących spełnienia warunków określonych w ustawie o podatku od towarów i usług w stosunku do pojazdu wywiezionego za granicę i ponownie sprowadzonego z państwa będącego członkiem Unii Europejskiej, którego właściciel składa wniosek o jego powtórna rejestrację na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 72 i 73 porządkuje sprawy związane z wydaniem nowego dowodu rejestracyjnego oraz nowych tablic rejestracyjnych, określając obowiązek właściciela lub posiadacza pojazdu dotyczący złożenia stosownego wniosku oraz przypadki, w których może on złożyć taki wniosek. W proponowanych przepisach 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, ponieważ sprawy te nie były wcześniej uregulowane w drodze ustawy, natomiast określały je przepisy rozporządzeń wykonawczych.

W związku z wprowadzonymi w projekcie ustawy wymaganiami dotyczącymi przystosowania pojazdu do zasilania gazem i mając na uwadze względy bezpieczeństwa szeroko rozumianego ruchu drogowego, w **art. 74** określono dla właściciela oraz posiadacza pojazdu obowiązek niezwłocznego zawiadamiania organu właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu o dokonaniu takiego przystosowaniu pojazdu i przedstawienia zaświadczenia potwierdzającego to przystosowanie, wydanego przez montażystę, który dokonał montażu w pojeździe przedmiotów wyposażenia lub części oraz dodatkowego układu zasilania gazem.

Art. 75 regulujący kwestie czasowej rejestracji pojazdów zasadniczo jest zgodny z dotychczasowym stanem prawnym. Przewidziano jednak możliwość pozostawienia

do decyzji właściciela lub posiadacza pojazdu kwestię czasowej rejestracji pojazdu w celu dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego w przypadkach określonych w **art. 75 ust. 3**. Obecnie właściciel lub posiadacz pojazdu, po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu, z urzędu otrzymuje pozwolenie czasowe na okres 30 dni, za co wnosi opłatę. W proponowanym rozwiązaniu właściciel lub posiadacz pojazdu, składając wniosek o rejestrację pojazdu lub, co dodano w niniejszym projekcie, wnioskując o nowy dowód rejestracyjny dla pojazdu zarejestrowanego albo o wydanie tablic rejestracyjnych, będzie samodzielnie decydował czy w okresie pomiędzy złożeniem ww. wniosku a wydaniem dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych będzie domagał się wydania mu przez starostę pozwolenia czasowego w celu dopuszczenia pojazdu do ruchu, czy też będzie oczekiwał na wydanie dowodu rejestracyjnego.

Rozszerzono katalog przypadków, w których właściciel lub posiadacz pojazdu mogą złożyć wniosek o czasową rejestrację, o zezwolenie na przejazd pojazdu przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej od producenta pojazdu do miejsca jego sprzedaży lub odbioru.

Jednocześnie w przedmiotowym projekcie zaproponowano wydłużenie okresu ważności pozwolenia czasowego z 14 dni do 30 dni. W wydłużonym okresie czasowej rejestracji pojazdu organ rejestrujący będzie mógł wyjaśniać sprawy związane z rejestracją pojazdu, w tym z administracjami innych państw odpowiedzialnymi za rejestrację pojazdów w przypadku pojazdów sprowadzonych z zagranicy.

W **art. 76** uregulowano kwestie współpracy starosty z administracjami innych państw członkowskich przy wykonywaniu czynności związanych z rejestracją pojazdu w celu wzajemnej wymiany informacji o pojazdach zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich oraz potwierdzenia, w uzasadnionych przypadkach, wydania dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu i danych pojazdu w nim zawartych, przed rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli pojazd był uprzednio zarejestrowany na terytorium innego państwa członkowskiego. Potrzeba takiej współpracy i jej uwzględnienia w obowiązującym stanie prawnym wynika z postanowień Dyrektywy 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów. Aktualnie zakres tej współpracy w określonych przypadkach związanych z rejestracją pojazdów regulują przepisy wykonawcze do ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Zapisy art. 77 - 83 projektu ustawy w większości są zgodne z dotychczasowym stanem prawnym. Wprowadzone zmiany dotyczą wyrejestrowania pojazdu z urzędu oraz usankcjonowania pozwolenia czasowego w procesie przerejestrowania pojazdu. Wymienione zmiany zawarto w:

- **art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b**, w którym rozszerzono możliwość wyrejestrowania pojazdu z urzędu przez starostę – po otrzymaniu od organu właściwego w sprawie rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim informacji o zarejestrowaniu pojazdu za granicą, a także określono, że podstawą wyrejestrowania pojazdu na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza, o którym mowa w art. 69 ust. 2, jest również wycofanie pojazdu z obrotu, o którym mowa w art. 15 projektu ustawy,

- w **art. 83 ust. 1 pkt 1**, biorąc pod uwagę konstytucyjną zasadę poszanowania i nie ograniczania własności, określono, że przy zbyciu pojazdu może być przekazane pozwolenie czasowe, jeżeli pojazd został zbyty w okresie czasowej rejestracji pojazdu. Dotychczasowe przepisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym wskazują w tym zakresie na obowiązek przekazywania nabywcy dowodu rejestracyjnego, co w sytuacji czasowej rejestracji pojazdu z urzędu przed wydaniem dowodu rejestracyjnego nie zawsze jest możliwe do spełnienia, jeżeli doszło do zbycia pojazdu w okresie trwającej czasowej rejestracji pojazdu.

Należy wskazać, że zadania jednostek samorządu terytorialnego związane z wykonywaniem zadań w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego nie są zadaniami nowymi tych jednostek, są wykonywane od lat przez starostę i zostały przeniesione z dotychczasowych przepisów ustawy z dnia 20 stycznia 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów wykonawczych do tej ustawy. Regulacje zamieszczone w projekcie ustawy w rozdziale „Testy pojazdów” służą celowi uproszczenia procedury czasowego dopuszczania do ruchu pojazdów badanych (testowanych), w stosunku do obecnie obowiązującego, nie wpływając na zmianę poziomu wydatków jednostek samorządu terytorialnego.

W art. 85 określono upoważnienia dla poszczególnych ministrów do wydania rozporządzeń związanych z rejestracją, czasowym wycofaniem i wyrejestrowaniem pojazdów oraz wytyczne do ich wydania, uwzględniając zaprojektowane warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu.

W art. 85 znalazła się również delegacja dla Ministra Obrony Narodowej do określenia warunków i trybu rejestracji oraz wzoru dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów należących do obcych sił zbrojnych, przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych. Ma to związek z art. 79 określającym, że rejestracji pojazdów należących do obcych sił zbrojnych, przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, dokonuje właściwy organ Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polski. Powyższe podyktowane jest koniecznością realizacji postanowień Art. 10 ust. 2 Umowy między Rządem Rzeczypospolitej a rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o statusie sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Badania techniczne pojazdów i prowadzenie stacji kontroli pojazdów

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

Diagnosta orzeka o stanie technicznym pojazdu, który uczestniczy w ruchu drogowym, dlatego w systemie tym nie mogą mieć miejsca przypadkowe działania, a wszystkie osoby związane z działalnością SKP muszą posiadać określony zakres zadań i kompetencji.

Projekt ma na celu kompleksowe zapisanie całego obszaru prawa związanego z badaniami technicznymi i działalnością SKP. Nowe przepisy zawierają dotychczasowe rozwiązania, utrzymując co do zasady obowiązek wykonywania badań technicznych pojazdów.

Nowe przepisy nakładają obowiązek przeprowadzenia badania technicznego dla pojazdu wyrejestrowanego, który zgodnie z ustawą podlega ponownej rejestracji. Dotychczas przepisy nie regulowały tej sprawy i organy rejestrujące stosowały różną praktykę w zakresie kierowania 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 zostało jednoznacznie stwierdzone, czy odpowiada warunkom technicznym oraz czy może bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym.

Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego podkreśla nowe aspekty bezpieczeństwa użytkowania pojazdów, dlatego zgodnie z nową propozycją badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu może być przeprowadzone po przedstawieniu dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego. Dotychczasowe przepisy w tym zakresie funkcjonowały w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jednak ze względu na fakt, że są to normy prawne nakładające na właściciela pojazdu (np. dźwigu) określony obowiązek, zostały one zamieszczone bezpośrednio w ustawie.

Ponadto, obowiązujący obecnie katalog dodatkowych badań technicznych pojazdów został uzupełniony o następujące badania:

- pojazdu po przystosowaniu do zasilania gazem. Obecnie obowiązująca procedura homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zostanie zastąpiona procedurą homologacji w zakresie zestawów montażowych dla rodzin pojazdów, silników, które w warunkach warsztatowych będą montowane do pojazdów przez montażystów. Weryfikację prawidłowości zamontowanego zestawu zgodnie z udzieloną homologacją oraz instrukcją montażu będzie dokonywał diagnosta w toku dodatkowego badania technicznego pojazdu.

- pojazdu po przystosowaniu do kierowania przez osobę niepełnosprawną, jeżeli dokonano zmian konstrukcyjnych w zakresie układu kierowniczego lub hamulcowego.

- pojazdu, dla którego jest wymagane potwierdzenie spełnienia warunków technicznych określonych w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego. Art. 30a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.), zobowiązał ministra właściwego do spraw transportu do określenia rodzajów oraz wzorów certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu, terminów ważności certyfikatów, a także dokumentów, na podstawie których są one wydawane i wznowiane. Mając powyższe na uwadze, Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie z dnia 31 marca 2009 r. w sprawie certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu. (Dz. U. z 2009 r. Nr 54, poz. 443). Obowiązek wydania ww. rozporządzenia wynikał z wprowadzenia do obiegu przez Międzynarodowe Forum Transportowe (ITF), organizacji afiliowanej przy OECD, której Polska jest członkiem, nowych wzorów certyfikatów dla pojazdów i przyczep.

Wzory ww. certyfikatów określone zostały w dokumencie Międzynarodowego Forum Transportowego - ITF/TMB/TR(2009)12. Wymogi przewidziane w certyfikatach odwołują się do warunków technicznych ustanowionych w odpowiednich regulaminach EKG/ONZ oraz dyrektywach UE. Certyfikaty te są niezbędne przedsiębiorcom wykonującym międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy na podstawie wielostronnych zezwoleń EKMT, wystawianych przez Międzynarodowe Forum Transportowe. Rozporządzenie przewiduje następujące rodzaje certyfikatów:

- 1) certyfikat EKMT zgodności potwierdzający spełnienie przez pojazd silnikowy odpowiednich warunków technicznych i wymogów bezpieczeństwa dla pojazdu EURO III, EURO IV lub EURO V;
- 2) certyfikat EKMT zgodności potwierdzający spełnienie przez przyczepę odpowiednich wymogów technicznych i bezpieczeństwa;
- 3) certyfikat potwierdzający spełnienie przez pojazd silnikowy lub przyczepę odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu.

Certyfikaty EKMT zgodności potwierdzające spełnienie przez pojazd EURO III, EURO IV lub EURO V odpowiednich warunków technicznych i wymogów bezpieczeństwa oraz certyfikaty EKMT zgodności potwierdzające spełnienie przez przyczepę odpowiednich wymogów technicznych i bezpieczeństwa wydawane są bezterminowo przez producenta lub importera,

będącego upoważnionym przedstawicielem producenta pojazdu. Natomiast certyfikaty potwierdzające spełnienie przez pojazd silnikowy lub przyczepę odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu drogowego są wydawane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz wojewódzkiego inspektora transportu drogowego na okres 12 miesięcy od dnia wydania.

Powyższe zmiany podyktowane były koniecznością zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Projekt ustawy uprawnia diagnostę do zatrzymania dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego pojazdu po wykonaniu badania technicznego w przypadkach określonych w **art. 93 ust. 1**, np. w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska. Za zatrzymany dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe diagnosta wystawia pokwitowanie. Jeżeli powodem zatrzymania ww. dokumentów jest stwierdzenie przez diagnostę zniszczenia dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego w stopniu powodującym ich nieczytelność, pokwitowanie wydane przez diagnostę upoważnia do używania pojazdu przez okres nieprzekraczający 7 dni.

Diagnosta jest najważniejszym ogniwem w procesie dopuszczenia pojazdu do ruchu, orzekającym o stanie pojazdu. Upoważnienie diagnosty do zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu albo pozwolenia czasowego i odesłania tego dokumentu do organu rejestrującego powinno skutecznie eliminować z ruchu pojazdy niesprawne, a w stosunku do diagnosty w procesie nadzoru skutecznie egzekwować wykonywanie badań technicznych.

Nowe przepisy mają poprawić i usprawnić procedury uzyskania przez przedsiębiorcę prowadzącego SKP poświadczenia, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań. W szczególności projekt uszczegółowia sprawę związane z:

- obowiązkiem uzyskania nowego poświadczenia w przypadku zmiany zakresu przeprowadzanych badań technicznych albo stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów,
- z przekazywaniem uprawnień wynikających z posiadania poświadczenia, w przypadku zmiany przedsiębiorcy prowadzącego SKP.

Ponadto, w projekcie uregulowane będą sporne dotąd kwestie dotyczące zmiany stanu faktycznego w stacji kontroli pojazdów, polegającej na zmianie wyposażenia kontrolno-pomiarowego, np. celem przekazania do serwisu producenta w celu naprawy lub obsługi.

Przepisy projektowanej ustawy określają zasady prowadzenia SKP przez podmioty niebędące przedsiębiorcami w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 i Nr 239, poz. 1593), np. szkoły i centra kształcenia praktycznego kształtujące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów samochodowych, jednostki sektora finansów publicznych, jednostki ochrony przeciwpożarowej, jednostki wojskowe.

Dotychczas podmioty te prowadzą działalność w zakresie prowadzenia SKP na zasadzie konstytucyjnej ochrony praw nabytych. Ustawa - Prawo o ruchu drogowym po zmianach w 2004 roku nie uregulowała kwestii działania tych podmiotów jako stacji kontroli pojazdów, co uniemożliwia ich rozwój. Zmiana przepisów oraz jednoznaczne określenie organów nadzoru nad tymi podmiotami stworzy 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, posiadając uprawnienia do decydowania o dopuszczeniu pojazdów do ruchu, powinna podlegać porównywalnym zasadom działania i nadzoru.

Zgodnie z projektem (**art. 101 ust. 1**), starosta będzie prowadził rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Na podstawie prowadzonego rejestru, starosta będzie zobowiązany do przekazywania przedmiotowych danych i informacji do Centralnej Ewidencji Pojazdów (**art. 107**).

Mając na uwadze wszystkie negatywne sygnały o działaniu SKP i nierzetelnej pracy diagnostów, jakie docierają do Ministerstwa Infrastruktury oraz są medialnie nagłaśniane, a także przekazaną przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) „Informację o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego”, projekt ustawy w **art. 108** przewiduje możliwość wykonania doraźnego sprawdzenia działania SKP w pełnym zakresie przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego przy udziale przedstawiciela właściwego starosty. O wyniku przeprowadzonej kontroli TDT informuje starostę sprawującego nadzór nad przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów.

Zgodnie z projektowanym **art. 109 ust. 2**, przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, powinien umożliwiać rozwój wiedzy fachowej i podnoszenie kwalifikacji przez zatrudnionych diagnostów.

Art. 162 ust. 4 ustawy zawiera przepis przejściowy w zakresie prowadzenia przez przedsiębiorców stacji kontroli pojazdów na podstawie dotychczasowych przepisów. Zgodnie z nim, podmioty, które na dzień 22 września 2009 r. prowadziły podstawową stację kontroli pojazdów albo podstawową stację kontroli pojazdów, na której są przeprowadzane niektóre badania z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów, mogą do dnia 31 grudnia 2015 r. przeprowadzać badania techniczne w zakresie określonym w posiadanym poświadczeniu wydanym na podstawie art. 83 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Podmioty te mogą uzyskiwać z ważnością do tego terminu kolejne poświadczenia w zakresie posiadanego wyposażenia i warunków lokalowych. Termin ten wynika bezpośrednio z zapisu zawartego w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 97., poz. 802). Zgodnie z tym przepisem, „Podmioty, które w dniu wejścia niniejszej ustawy (tj. na dzień 22 września 2009 r., bowiem wtedy weszła w życie ww. nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym.) prowadzą podstawową stację kontroli pojazdów albo podstawową stację kontroli pojazdów wykonującą niektóre badania z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów, mogą do dnia 31 grudnia 2015 r. wykonywać badania techniczne w zakresie określonym w posiadanym poświadczeniu, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy, o której mowa w art. 1. Podmioty te mogą uzyskiwać z ważnością do tego terminu kolejne poświadczenia w zakresie posiadanego wyposażenia i warunków lokalowych.”. Należy przez to rozumieć, iż po dniu 31 grudnia 2015 r. nie będą działały już podstawowe stacje kontroli pojazdów wykonujące niektóre badania z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów.

Niedostateczny nadzór starosty nad SKP wynikający z trudności w jego wykonywaniu (brak wyszkolonych kadr) prowadzi do nienależytego wykonywania badań technicznych przez przedsiębiorców oraz diagnostów wykonujących te badania. Te negatywne działania i ich skutki powinny zostać zlikwidowane.

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

Diagnosta, montażysta i ośrodki szkolenia

Przepisy projektowanej ustawy wprowadzają i rozszerzają dotychczas obowiązujący status prawny diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów.

Obecnie obowiązujące przepisy są niewystarczające, a w toku stosowania wzbudzały wątpliwości interpretacyjne, które skutkowały kierowanymi do resortu prośbami o jednoznaczną ich interpretację. Mając na uwadze zgłaszane problemy, podjęto decyzję o konieczności doprecyzowania przepisów w tym zakresie.

I tak, **artykuł 112** określa wymagania, jakie należy spełnić, aby zostać diagnostą.. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT i spełnieniu wymogów formalnych, starosta wydaje w drodze decyzji administracyjnej, uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych. Starosta, po dokonaniu wpisu do rejestru diagnostów, będzie zobligowany do przekazania przedmiotowych danych i informacji, do Centralnej Ewidencji Pojazdów (**art. 115**).

Dodatkowo, na diagnostę nałożone zostały nowe obowiązki, m.in. uczestniczenie co dwa lata w 3-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego (**art. 113 pkt 2**). Odbycie przez diagnostę warsztatów pozwoli na zaktualizowanie wiedzy nabytej oraz na przybliżenie m.in. kwestii związanych z postępem technicznym dotyczącym budowy pojazdów oraz z nowymi przepisami prawa dotyczącymi zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów i warunków technicznych pojazdów. Nowym obowiązkiem diagnosty będzie także konieczność przekazywania staroście właściwemu ze względu na prowadzenie rejestru diagnostów, informacji o niekaralności. Jest to spełnienie jednego z wniosków zawartych w przekazanej przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) „Informacji o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego”.

Należy wskazać, iż przepis zawarty w **art. 164 ust. 3** projektu nakłada na diagnostę, który w dniu wejścia w życie ustawy nie posiada uprawnień do przeprowadzania wszystkich rodzajów badań technicznych pojazdów w rozumieniu ustawy, obowiązek ukończenia kursu dla kandydatów na diagnostów, potwierdzonego zaświadczeniem o jego ukończeniu, w odpowiednim zakresie, oraz zaliczenia w odpowiedniej części egzaminu kwalifikacyjnego przed Dyrektorem TDT, w terminie do dnia 31 grudnia 2015 r. Wprowadzony przepis stanowi konsekwencję zapisu art. 162 ust. 4 zawierającego przepis przejściowy w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Termin ten wynika bezpośrednio z zapisu zawartego we wskazanym powyżej art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 97., poz. 802). Imając na uwadze, iż po dniu 31 grudnia 2015 r. nie będą działały już podstawowe stacje kontroli pojazdów wykonujące niektóre badania z zakresu okręgowej stacji kontroli pojazdów, każdy diagnosta będzie musiał posiadać pełne uprawnienia do wykonywania wszystkich rodzajów badań technicznych pojazdów.

W **art. 114** ustalono katalog przypadków, w których starosta cofa uprawnienie diagnoście do przeprowadzania badań , w drodze decyzji administracyjnej oraz skreśla go z rejestru diagnostów.

Art. 116 określa wymagania, jakie należy spełnić, aby zostać montażystą przystosowującym pojazd do zasilania gazem, odpowiednio do rodzaju gazu. Przepis ten stanowi konsekwencję zmian w zakresie zasad dopuszczenia do ruchu pojazdów wyposażonych w dodatkowy układ zasilania gazem. Tak więc montażysta dokonuje montażu takiego układu, natomiast potwierdzeniem prawidłowego dokonania tego montażu jak i

zastosowania homologowanego zestawu montażowego jest pozytywny wynik dodatkowego badania technicznego wykonywanego przez uprawnionego diagnostę. Na montażystę, analogicznie jak na diagnostę, nałożony został obowiązek uczestniczenia w warsztatach doskonalenia zawodowego - w tym przypadku co dwa lata w jednodniowych warsztatach doskonalenia zawodowego.

Zgodnie z projektowanym **art. 122**, ośrodek szkolenia diagnostów i montażystów będzie działalnością regulowaną wymagającą uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów i montażystów. Ten nowy rodzaj działalności regulowanej został wprowadzony jako realizacja uwag końcowych i wniosków (pkt 2.3.3) zawartych w ww. informacji NIK. Nadzór nad ośrodkami sprawować będzie wojewoda właściwy ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka, prowadząc także rejestr podmiotów prowadzących przedmiotowy ośrodek. Po wykryciu przez wojewodę nieprawidłowości związanych z prowadzeniem ośrodka szkolenia, wojewoda może wykreślić podmiot prowadzący ośrodek z rejestru, uniemożliwiając tym samym dalsze prowadzenie działalności w tym zakresie.

Przepis **art. 121** określa warunki prowadzenia przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów i montażystów. Przepis ten przewiduje rozdzielenie działalności gospodarczej w zakresie szkolenia diagnostów i montażystów od działalności polegającej na prowadzeniu stacji kontroli pojazdów. Należy przy tym zwrócić uwagę na zapis, który przewiduje, iż warunkiem prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów i montażystów jest m.in. posiadanie przez przedsiębiorcę warunków lokalowych odpowiednich do zakresu prowadzonego kursu lub warsztatu doskonalenia zawodowego (**art. 121 pkt 1**). Natomiast **art. 121 pkt 5** jednoznacznie stwierdza, że przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia nie może jednocześnie prowadzić działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz przystosowywania pojazdów do zasilania gazem. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu szkolenia diagnostów i montażystów, przy jednoczesnym zapobieganiu nadużyciom i nieprawidłowościom, które mogłyby wynikać na skutek łączenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów i montażystów z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów albo przystosowywania pojazdu do zasilania gazem. Przewiduje się, że przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów i montażystów będzie dysponował miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych – na zasadzie porozumienia/umowy/równoważnego dokumentu z podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz działalność gospodarczą w zakresie przystosowywania pojazdów do zasilania gazem.

Rzeczoznawcy samochodowi

Przepisy Rozdziału 12 „Rzeczoznawcy samochodowi” wprowadzają zmianę wynikającą z **art. 3 ust. 4 pkt 7** projektu ustawy, której celem jest poprawa efektywności pracy administracji publicznej. Według zaproponowanej zmiany w **art. 126 i 128** projektu, organem właściwym do prowadzenia listy rzeczoznawców samochodowych i wpisywania na nią osób spełniających wymagania **art. 125 ust. 1 pkt 1 - 3** jest Dyrektor TDT. Dotychczas na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym minister właściwy do spraw transportu prowadzi listę rzeczoznawców samochodowych. Wymagania określone w **art. 125 ust. 1** w **pkt 2** zostały rozszerzone, w taki sposób,

iż zabraniają wpisania na listę osoby, która była karana wyrokiem sądu za umyślne przestępstwo skarbowe.

Dyrektor TDT będzie też wydawał decyzję o skreśleniu rzeczoznawcy z listy rzeczoznawców samochodowych. Również tutaj rozszerzono przypadki, w których możliwe będzie wydanie takiej decyzji przez Dyrektora TDT, o sytuację, w której wydana przez rzeczoznawcę samochodowego opinia będzie niezgodna z przepisami lub poświadczy on w niej nieprawdę. Wówczas ponowne wpisanie rzeczoznawcy samochodowego 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 dokonanie skreślenia z listy rzeczoznawcy, nawet jeżeli jego niewłaściwa opinia mogła mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a poświadczenie nieprawdy mogło być związane z przestępczością samochodową.

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

Produkcja i dystrybucja tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu

Przepisy **rozdziału 13** projektu ustawy „Produkcja i dystrybucja tablic rejestracyjnych oraz dokumentów stwierdzających rejestrację pojazdu” w zakresie zasad i warunków określonych w tym rozdziale, zostały opracowane z uwzględnieniem dotychczasowego stanu prawnego w zakresie warunków produkcji i dystrybucji tablic rejestracyjnych wynikającego z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzając jednocześnie rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy o *ograniczaniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców*, prowadzące do zastąpienia zezwolenia na wykonywanie działalności w zakresie produkcji tablic rejestracyjnych obowiązkiem wpisu do rejestru działalności regulowanej.

W niniejszym rozdziale określono wymagania dla działalności w zakresie produkcji tablic rejestracyjnych, w tym obowiązek posiadania certyfikatu na zgodność tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji z warunkami technicznymi. Mając na uwadze, że ww. certyfikat ma strategiczne znaczenie dla dokonywanego wpisu do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorcy oraz wykreślenia przedsiębiorcy z tego rejestru, w **art. 131 ust. 1** wprowadzono zapis, że przedsiębiorca we wniosku podaje również informację o uzyskanym certyfikacie określając:

- nazwę i adres jednostki akredytowanej, która wydała certyfikat,
- datę wydania certyfikatu,
- datę ważności certyfikatu,
- określenie rodzaju produkcji, odpowiednio do art. 130 ust. 4 pkt 1-7.

Ze względu na zastąpienie zezwoleń obowiązkiem wpisu do rejestru działalności regulowanej, ustawa zapewni w przepisach przejściowych, że przedsiębiorcy, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy posiadają ważne zezwolenia na produkcję tablic rejestracyjnych, zostaną z urzędu wpisani do rejestru działalności regulowanej. Zezwolenia na

produkcję tablic rejestracyjnych wydane na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym zachowują swoją ważność do dnia doręczenia przedsiębiorcy zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru działalności regulowanej. Jest to regulacja odpowiadająca nowej ustawie o ograniczaniu barier administracyjnych, która analogicznie nie powoduje konieczności określania wzoru zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru. W tym zakresie zastosowanie mają również przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, na podstawie którego zaświadczenie wydaje się, jeżeli urzędowego potwierdzenia określonych faktów lub stanu prawnego wymaga przepis prawa.

W związku z zastąpieniem zezwolenia na produkcję tablic rejestracyjnych wpisem do rejestru przedsiębiorcy produkującego tablice rejestracyjne oraz wyeliminowaniem opłaty skarbowej za ten wpis w zmianie ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej, wprowadzono w tym rozdziale projektu ustawy zapis, że marszałek województwa (jako organ prowadzący rejestr) pobiera opłatę za dokonanie tego wpisu, która stanowi dochód samorządu województwa. Jednocześnie sformułowano w delegacji zawartej w **art. 139 ust. 1**, że minister właściwy do spraw transportu określi także wysokość opłaty za ten wpis, której wysokość nie może przekroczyć 600 zł – uwzględniając koszty związane z prowadzeniem rejestru.

Wprowadzono natomiast nową regulację (**art. 135**) dotyczącą niszczenia tablic zwróconych do organu rejestrującego. W przypadku zwrócenia do organu rejestrującego tablic rejestracyjnych w wyniku ich wymiany, wyrejestrowania lub przerejestrowania pojazdu, wycofane z użytku tablice, według projektu ww. przepisu, organ rejestrujący przekazuje przedsiębiorcy produkującemu tablice na zamówienie tego organu, w celu ich zniszczenia. Koszt odbioru tablic rejestracyjnych wycofanych z użytku w siedzibie organu rejestrującego oraz ich zniszczenia ponosiłby przedsiębiorca produkujący tablice. Rozwiązanie to ma na celu zapobieganie nielegalnemu obrotowi w zakresie ww. tablic jak również usprawnienie pracy organów rejestrujących pojazdy w zakresie wycofywania z użytku zwróconych tablic rejestracyjnych, z zachowaniem przepisów o odpadach.

Ponadto, w związku z wprowadzeniem regulacji w zakresiejazd testowych, w niniejszym rozdziale zostały uregulowane kwestie produkcji testowych tablic rejestracyjnych przez przedsiębiorcę posiadającego zezwolenie marszałka województwa wyłącznie na zamówienie organu właściwego w sprawach wydawania zezwoleń testowych oraz wyboru przez ministra właściwego do spraw transportu producenta zezwoleń testowych, z zachowaniem przepisów o zamówieniach publicznych.

Kary pieniężne

Bezkarność nieuczciwych przedsiębiorców i diagnostów wynikająca z bardzo łagodnej linii orzeczniczej w postępowaniach administracyjnych o cofnięcie uprawnień skłania do ustanowienia 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. Wysokość i nieuchronność tych kar powinna przyczynić się do poprawy sytuacji w dziedzinie badań technicznych pojazdów.

Kary pieniężne przewiduje się za wprowadzanie do obrotu nowego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, jak również dodatkowego układu zasilania gazem objętego obowiązkiem uzyskania świadectwa homologacji typu, bez posiadania świadectwa homologacji typu lub równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiednich

wymagań technicznych danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części w ramach procedury homologacji typu.

Ponadto karze finansowej podlega ten, kto wbrew obowiązкови dopuszcza do nieprawidłowości w zakresie badań technicznych pojazdów, w tym dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu bez wymaganego uprawnienia, niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania oraz bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Karze podlega również ten, kto wbrew obowiązкови dopuszcza do montażu przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem bez wymaganego uprawnienia lub bez wymaganego świadectwa homologacji typu.

Kary finansowe dotyczą również osób, które bezpośrednio przeprowadzają badania techniczne pojazdu niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania albo bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Karze podlegają także osoby, które dokonują montażu przedmiotu wyposażenia lub części albo dodatkowego układu zasilania gazem bez wymaganego uprawnienia, wymaganego świadectwa homologacji typu lub niezgodnie z instrukcją montażu.

Jednocześnie w przepisach dotyczących homologacji (**art. 15**) zobowiązuje się producenta, który wprowadzi do obrotu pojazd, przedmiot wyposażenia, część lub dodatkowy układ zasilania gazem bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, do wycofania z obrotu na swój koszt tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem. W przypadku wprowadzenia do obrotu przedmiotów wyposażenia, części lub dodatkowego układu zasilania gazem bez homologacji lub innego równoważnego dokumentu, określono procedurę, która przyznaje osobie faktycznie nimi władającej, na podstawie dokumentu potwierdzającego ich zakup, prawo żądania od producenta odkupienia albo wymiany na nowy przedmiot wyposażenia, część lub dodatkowy układ zasilania gazem, który spełnia wymagania ustawy.

Zmiany w przepisach obowiązujących

Projektowana ustawa przewiduje również szereg zmian dostosowujących przepisy obowiązujące do nowego stanu prawnego, który powstanie w wyniku wejścia w życie nowo projektowanej ustawy.

Zmiany te dotyczą w głównej mierze *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (tekst jedn. Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.,) w której dokonuje się m.in. następujących nowelizacji:

- **Art. 1** zostaje zmieniony w celu dostosowania zakresu regulacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym do nowego stanu prawnego, jaki zaistnieje po wejściu w życie projektowanej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. Nowe brzmienie artykułu przewiduje wyłączenie z zakresu regulacji ustawy warunków dopuszczenia pojazdów do ruchu. Ta tematyka będzie regulowana w przepisach projektowanej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.
- w **art. 2** zostaną zaktualizowane definicje pojęć zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Niektóre definicje ulegają zmianie (np. definicja autobusu zostanie doprecyzowana poprzez wyraźne wskazanie, że powinien on również być dostosowany do przewozu bagażu). Ustawa przewiduje również nową definicję roweru, poprzez zaliczenie do tej kategorii również pojazdów wyposażonych w pomocniczy napęd elektryczny o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W,

zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V, odłączany automatycznie po przekroczeniu prędkości 25 km/godz, jak też taksówki, bez podziału na taksówkę osobową i bagażową. Zgodnie z definicją zawartą w projekcie ustawy, taksówką będzie pojazd samochodowy odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą. Ponadto, dodana została definicja trolejbusu i tramwaju. I tak, trolejbus to autobus przystosowany do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej, natomiast tramwaj to pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych.

- w **art. 39** zostanie zmieniony **ust. 4**, dotyczący wyjątków od obowiązku przewożenia dziecka w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, poprzez wyłączenie autobusów z kategorii pojazdów, których dotyczy obowiązek przewożenia dzieci w fotelikach. Zmiana ta została podyktowana względami praktycznymi, m.in. należy wskazać na trudność w określeniu podmiotu, który byłby zobowiązany do zapewnienia w autobusie fotelika lub innego urządzenia do przewozu dzieci (przewoźnik, czy osoba podróżująca z dzieckiem). Ponadto, przepisy międzynarodowe nie przewidują obowiązkowego wyposażania autobusów w punkty kotwiczenia (tzw. punkty ISO FIX), w przypadku których wymagany jest przewóz dzieci w fotelikach spełniających określone warunki techniczne.
- rozszerzono katalog informacji przekazywanych do centralnej ewidencji pojazdów o dane dotyczące:
 - przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - diagnostów,
 - zezwoleń testowych.Informacje te będą przekazywane do ewidencji z wykorzystaniem urządzeń teletransmisji danych.
- ponadto, ustawa przewiduje dostosowanie poszczególnych przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym do wprowadzanych zmian, poprzez uchylenie przepisów regulujących sprawę, które zostaną przeniesione do ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego oraz poprzez zmianę odniesień w przepisach, które tego wymagają ze względu na przeniesienie przepisów dotychczas zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym do ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.
- mając na uwadze ustawowe zadania związane z sprawdzaniem SKP, a szczególnie zadania kontrolne SKP (ad hoc), które zostały przypisane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) w **art. 108** projektu, tzn. kontroli SKP w zakresie m.in. prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów, w art. 80c ust. 1 dodaje się pkt 19 umożliwiający Dyrektorowi TDT dostęp do informacji, które umożliwią mu stwierdzić:
 - czy kontrolowany przedsiębiorca nie ma czasem wydanej decyzji o zakazie prowadzenia SKP lub został wykreślony z rejestru przedsiębiorców i w okresie, który objęty jest kontrolą, mógł prowadzić stację SKP i mógł przeprowadzać badania techniczne pojazdów,
 - czy diagnosta przeprowadzający badania techniczne pojazdów przeprowadzają badania zgodnie z zakresem uprawnienia,
 - czy diagnosta przeprowadzający badania na kontrolowanej SKP jest zatrudniony na tej stacji i potwierdzone to jest w centralnej ewidencji pojazdów,
 - czy diagnosta nie został wykreślony z rejestru i nie mógł lub nie może wykonywać badań na kontrolowanej SKP.

W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1219 oraz z 2010 r., Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 322) przewiduje się zmianę **art. 3 ust. 1** poprzez dodanie punktu 7, który rozszerza zadania Inspekcji Handlowej o kontrolę obowiązków podmiotów i nakładanie kar za wprowadzanie do obrotu nowego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, dodatkowego układu zasilania gazem objętego obowiązkiem uzyskania świadectwa homologacji typu lub równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymagań technicznych.

W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.) ulega zmianie **art. 44 ust. 1**, poprzez m.in. zmianę katalogu zadań TDT polegającej na jego rozszerzeniu i dodaniu pkt 7 i 8 w zakresie:

- wykonywania zadań określonych w ustawie o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego;
- opracowywania projektów wymagań technicznych dla pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części stosowanych w pojazdach, uwzględniając postęp techniczny oraz stan prawny wynikający z przepisów Unii Europejskiej oraz wiążących Rzeczpospolitą Polską postanowień ratyfikowanych umów międzynarodowych w tym zakresie

Taki zapis rozszerza kompetencje Dyrektora TDT o zadania, które zostały przewidziane w ustawie o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego oraz dodaje nowe zadanie w zakresie opracowywania wymagań technicznych.

W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.) ustawa wprowadzi następujące zmiany:

- W **art. 2 pkt 11a** przewiduje się dodanie definicji pojazdu do jazd testowych jako pojazdu używanego przez producenta pojazdu lub przez jego jednostkę organizacyjną do jazdy testowej. Definicja ta odnosi się do wprowadzanych przez ustawę o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego regulacji związanych z testami pojazdów, zawartymi w Rozdziale 6 projektu ustawy. Zgodnie z ustawą o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, pojazd do jazd testowych będzie posiadać szczególny status prawny, jako pojazd przeznaczony wyłącznie do celów testowych. W związku z tym, pojazd ten będzie wyłączony z obrotu handlowego, zaopatrzony w testowe tablice rejestracyjne oraz będzie kierowany przez osobę posiadającą przy sobie odpowiednio wypełniony odcinek identyfikacyjny zezwolenia testowego.
Na gruncie przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, dla pojazdów do jazd testowych zostanie przewidziany odrębny termin zawarcia umowy ubezpieczenia OC tj. najpóźniej w dniu wydania zezwolenia testowego dla pojazdów do jazd testowych (**art. 29 ust. 1**), a także zostaną zawarte określone wyłączenia dotyczące umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zawartej przez posiadaczy pojazdów do jazd testowych, w zakresie zawartych w ww. ustawie regulacji dotyczących umów ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych (**art. 31 - 33** oraz **art. 36a ust. 5**).
- Ponadto, ustawa przewiduje dostosowanie poszczególnych przepisów ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych do wprowadzanych zmian, poprzez zmianę odniesień w przepisach, które tego

wymagają ze względu na przeniesienie przepisów dotychczas zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym do ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.) w załączniku w części I uchyla się **w ust. 36 pkt 1**, jako że wpisy do rejestru działalności regulowanej zostały wprowadzone do projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego i za ich dokonanie pobiera opłaty organ dokonujący wpisu. Ponadto w załączniku w części I uchyla się **ust. 38**, przewidujący opłatę za wydanie decyzji w sprawie zwolnienia z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu. Jednocześnie wobec tego, że w ustawie – Prawo o ruchu drogowym nie będą występowały zezwolenia/upoważnienia na wykonywanie działalności gospodarczej zmienia się brzmienie **ust. 13 w części III** w załączniku do ww. ustawy o opłacie skarbowej.

W ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 47, poz. 278) w **art. 3 w ust. 1** uchyla się pkt 10 z uwagi na zastąpienie zezwolenia na wykonywanie działalności w zakresie produkcji tablic rejestracyjnych obowiązkiem wpisu do rejestru działalności regulowanej, zgodnie z rozwiązaniem zaproponowanym w projekcie ustawy o ograniczaniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców.

W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151) w **art. 125** uchyla się pkt 1-3, 6 i 8 w związku z koniecznością zharmonizowania przepisów ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego w zakresie zmian wprowadzanych w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

Pozostałe zmiany, dotyczące:

- ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 95, poz. 613 i Nr 96, poz. 620, z późn. zm.),
 - ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (tekst jedn. Dz. U. z 2002 r. Nr 72, poz. 665, z późn. zm.),
 - ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2002 r. Nr 199, poz. 1671, z późn. zm.),
 - ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o działalności ubezpieczeniowej (Dz. U. z 2010 r. Nr 11, poz. 66, Nr 81, poz. 530, Nr 126, poz. 853 i Nr 127, poz. 858),
 - ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 i Nr 239, poz. 1593),
 - ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.),
 - ustawy z dnia 24 sierpnia 2007 r. o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym (Dz. U. Nr 165, poz. 1170, z późn. zm.),
 - ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, z późn. zm.),
- mają na celu dostosowanie przepisów do nowego stanu prawnego, wynikającego z przeniesienia części regulacji z ustawy – Prawo o ruchu drogowym do przedmiotowej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 95, poz. 613 i Nr 96, poz. 620, z późn. zm.) uwzględniając cele stosowania

przepisów tej ustawy w art. 9 ust. 4b określono, że zarejestrowanie środka transportowego oznacza jego rejestrację, z wyjątkiem rejestracji czasowej oraz wydania decyzji na wykonywanie jazd testowych, w rozumieniu przepisów o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. Tak określone rozumienie zarejestrowania środka transportowego powoduje, że proponowane zmiany w projekcie ustawy w rozdziale „Testy pojazdów” nie zmieniają zakresu obowiązku podatkowego w podatku od środków transportowych w stosunku do obecnego stanu prawnego. Należy wziąć pod uwagę, że w dotychczasowych przepisach, jeżeli jednostka badawcza producenta pojazdu, jego wyposażenia lub części chciała skorzystać z możliwości przeprowadzenia odpowiednich badań, korzystała z możliwości czasowej rejestracji pojazdu na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Dla pojazdu mogą być również wykorzystane inne przesłanki do jego czasowej rejestracji wynikające z art. 74 ust. 2 ww. ustawy. Odrębną sprawą jest złożenie już przez właściciela wniosku o rejestrację pojazdu, który kończy się jego zarejestrowaniem i wydaniem dowodu rejestracyjnego, zalegalizowanych tablic rejestracyjnych i wymaganych oznaczeń, co jest powiązane z obowiązkiem podatkowym stosownie do wymagań ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych. Regulacje w projekcie ustawy w rozdziale „Testy pojazdów” służą celowi uproszczenia procedury czasowego dopuszczania do ruchu pojazdów badanych (testowanych), w stosunku do obecnie obowiązującego, nie wpływając na zmianę ww. obowiązku podatkowego, wobec takiego pojazdu, w rozumieniu zarejestrowanego środka transportu.

W związku z zastąpieniem zezwolenia na produkcję tablic rejestracyjnych wpisem do rejestru przedsiębiorcy produkującego tablice rejestracyjne, powstała konieczność uchYLENIA art. 75 ust. 1 pkt 6 w *ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej* (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 i Nr 239, poz. 1593), który stanowił o obowiązku uzyskania ww. zezwolenia.

Na posiedzeniu w dniu 26 listopada 2008 r. przedmiotowy projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Żaden podmiot wykonujący działalność lobbingsową nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

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

Przedmiotowy projekt jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Zaproponowany projekt oddziałuje na:

- właścicieli i posiadaczy pojazdów;
- podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów;
- podmioty niebędące przedsiębiorcami w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej prowadzące działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów;
- przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów i montażystów;
- producentów, podmioty dokonujące zabudowy pojazdów, podmioty wprowadzające do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd, przedmioty ich wyposażenia, części lub dodatkowy układ zasilania gazem;
- producentów pojazdów, jednostki organizacyjne producenta lub autoryzowanych dystrybutorów producenta albo jednostki organizacyjnej producenta testujących pojazdy;
- jednostki wyznaczone przez ministra właściwego do spraw transportu do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz innych badań w ramach udzielonego uprawnienia;
- rzeczoznawców samochodowych,
- diagnostów;
- montażystów;
- organy jednostek samorządu terytorialnego;
- Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz rozesłany do następujących organizacji:

1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa;
3. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego;
6. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny;
7. Instytut Transportu Samochodowego;
8. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
9. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
10. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
11. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
12. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
13. Związek Pracodawców Motoryzacji;
14. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji;

15. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
16. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – PIMOT;
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich – Zarząd Główny Polskiego Towarzystwa Inżynierów Motoryzacji SIMP w Warszawie;
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
19. Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR POLSKA;
20. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego.

Uwzględniono uwagi zgłoszone w toku konsultacji społecznych, we wskazanym terminie.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Tabela opłat

Lp.	Rodzaj opłaty	Wysokość opłaty w obowiązującym stanie prawnym	Proponowana ustawowa wytyczna do wysokości opłaty w projekcie ustawy	Przyczyna zmiany (regulacje unijne czy krajowe)
1.	Opłata za wydanie decyzji, o której mowa w art. 8 ust. 2, art. 11 ust. 8 pkt 2 lit. a	10 zł (opłata skarbową)	Nie wyższa niż 1000 zł	Regulacja krajowa
2.	Opłata za wydanie promesy, o której mowa w art. 9 ust. 1, art. 11 ust. 8 pkt 2 lit. b	-	Nie wyższa niż 500 zł	Regulacja krajowa
3.	Opłata za nadanie numeru rozpoznawczego przez starostę – art. 6 ust. 4, art. 11 ust. 7 pkt 2	10 zł (opłata skarbową)	Nie wyższa niż 100 zł	Regulacja krajowa
4.	Opłata za wydanie i zmianę świadectwa homologacji typu – art. 16 ust 2 pkt 1, art. 46 ust. 1 pkt 7 lit. a	Świadectwo homologacji typu pojazdu - wydanie 1600 zł - zmiana 400zł Świadectwo homologacji przedmiotu wyposażenia lub części - wydanie 400 zł - zmiana 200 zł	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 1.000 euro	Regulacja krajowa/unijna
5.	Opłata za uznanie świadectwa homologacji typu – art. 18 ust. 5, art. 46 ust. 1 pkt 7 lit. b	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 500 euro	Regulacja krajowa
6.	Opłata za zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji – art. 21 ust.1, art. 46 ust. 3 pkt 2	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 1000 euro	Regulacja krajowa/unijna

7.	Oплата за wyznaczenie jednostki uprawnionej – art. 34 ust. 1, art. 45 ust. 1 pkt 4	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 10000 euro	Regulacja krajowa
8.	Oплата за zezwolenie na dopuszczenie do obrotu – art. 37 ust. 2, art. 46 ust. 4 pkt 2	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 300 euro	Regulacja krajowa/unijna
9.	Oплата за wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu- art. 48 ust 1, art. 54 ust. 1 pkt 2 lit a	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 1.000 euro	Regulacja krajowa/unijna
10.	Oплата за uznanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu – art. 49 ust 1, art. 54 ust. 1 pkt 2 lit a	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 1.000 euro	Regulacja krajowa/.unijna
11.	Oплата за wydanie przez Dyrektora TDT dokumentu wskazującego przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego - art. 49 ust. 6, art. 54 ust. 1 pkt 2 lit b	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 50 euro	
12.	Oплата за badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego – art. 50 ust 2, art. 54 ust. 1 pkt 2 lit c	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 1.000 euro	Regulacja krajowa/unijna
13.	Oплата за udostępnienie danych i informacji gromadzonych w katalogu – art. 60 ust. 2, art. 62 ust. 1 pkt 2	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 10 euro, za każdą wersję pojazdu	Regulacja krajowa/unijna
14.	Oплата Katalogowa - art. 62 ust. 1 pkt 3	-	Nie wyższa niż równowartość średniego kursu 10 euro, za każdą wersję pojazdu	Regulacja krajowa/unijna
15.	Oplaty za wydanie zezwolenia testowego – art. 64 ust. 5 w związku z art. 65 ust. 1 pkt 4 lit. A	-	Nie wyższa niż 500 zł	Regulacja krajowa
16.	Oplaty za wydanie testowych tablic rejestracyjnych – art. 64 ust. 5 w związku z art. 65 ust. 1 pkt 4 lit. b	-	Nie wyższa niż 300 zł	Regulacja krajowa
17.	Oплата за wydanie dowodu rejestracyjnego – art. 70 ust. 8 lub art.	54 zł	Nie wyższa niż 110 zł	Regulacja krajowa

	72 ust. 2 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. a			
18.	Opłata za wydanie kompletu znaków legalizacyjnych – art. 70 ust. 8 lub art. 73 ust. 2 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. b	12,50 zł	Nie wyższa niż 20 zł	Regulacja krajowa
19.	Opłata za wydanie nalepki kontrolnej – art. 70 ust. 8 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. c	18,50 zł	Nie wyższa niż 40 zł	Regulacja krajowa
20.	Opłata za wydanie pozwolenia czasowego – art. 75 ust. 4 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. d	- z urzędu – 13,50 zł - na wniosek właściciela pojazdu – 18,50 zł	Nie wyższa niż 40 zł	Regulacja krajowa
21.	Opłata za wydanie pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania – art. 75 ust. 4 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. d	363 zł	Nie wyższa niż 730 zł	Regulacja krajowa
22.	Opłata za wydanie tablic samochodowych – art. 70 ust. 8 lub art. 73 ust. 2 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret pierwszy	80 zł	Nie wyższa niż 160 zł	Regulacja krajowa
23.	Opłata za wydanie tablic motocyklowych – art. 70 ust. 8 lub art. 73 ust. 2 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret drugi	40 zł	Nie wyższa niż 100 zł	Regulacja krajowa
24.	Opłata za wydanie tablic motorowerowych – art. 70 ust. 8 lub art. 73 ust. 2 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret trzeci	30 zł	Nie wyższa niż 60 zł	Regulacja krajowa
25.	Opłata za wydanie tablic indywidualnych – art. 70 ust. 8 lub art. 73 ust. 2 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret czwarty	1000 zł	Nie wyższa niż 2000 zł	Regulacja krajowa
26.	Opłata za wydanie zabytkowych tablic samochodowych – art. 70 ust. 8 lub art. 73 ust. 2 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret piąty	100 zł	Nie wyższa niż 200 zł	Regulacja krajowa
27.	Opłata za wydanie zabytkowych tablic motocyklowych – art.	50 zł	Nie wyższa niż 100 zł	Regulacja krajowa

	70 ust. 8 lub art. 73 ust. 2 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret szósty			
28.	Opłata za wydanie tymczasowych tablic samochodowych – art. 75 ust. 4 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret siódmy	30 zł	Nie wyższa niż 60 zł	Regulacja krajowa
29.	Opłata za wydanie tymczasowych tablic motocyklowych – art. 75 ust. 4 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret ósmy	12 zł	Nie wyższa niż 50 zł	Regulacja krajowa
30.	Opłata za wydanie tymczasowych tablic motorowerowych – art. 75 ust. 4 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 6 lit. e tiret dziewiąty	12 zł	Nie wyższa niż 50 zł	Regulacja krajowa
31.	Opłata za decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu drogowego – art. 80 ust. 3 w związku z art. 85 ust. 1 pkt 8	80 zł (za okres 2 miesięcy) + za każdy kolejny miesiąc 4 zł od 3 do 12 miesiąca, 2 zł od 13 do 24 miesiąca, 0,25 zł od 25 do 48 miesiąca (max. 150 zł na 48 miesięcy)	Nie wyższa niż 150 zł	Regulacja krajowa
32.	Opłata za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów – art. 91 ust. 4, art. 94 ust. 4	Wysokość uzależniona jest od rodzaju pojazdu	Nie wyższa niż 500 zł	Regulacja krajowa
33.	Opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów – art. 101 ust. 7, 110 ust. 1 pkt 6 lit. c	412 zł (opłata skarbową)	Nie wyższa niż 600 zł	Regulacja krajowa
34.	Opłata za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 96 ust. 2, art. 110 ust. 1 pkt 6 lit c	700 zł	Nie wyższa niż 1500 zł	Regulacja krajowa
35.	Opłata za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 99 ust. 2, art. 110 ust. 1 pkt 6 lit. b	-	Nie wyższa niż 1000 zł	Regulacja krajowa
36.	Opłata za egzamin, o którym mowa w art. 112 ust. 2, art. 124 ust. 3 pkt 8 lit. b	-	Nie wyższa niż 1000 zł	Regulacja krajowa

37.	Opłata za egzamin, o którym mowa w art. 112 ust. 1 pkt 3 i art. 115 ust. 1 pkt 2, art. 124 ust. 3 pkt 8 lit. a	210 zł	Nie wyższa niż 400 zł	Regulacja krajowa
38.	Opłata za nadanie uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych i przystosowywania do zasilania gazem – art. 124 ust. 3 pkt 8 lit. c	48 zł (opłata skarbową)	Nie wyższa niż 100 zł	Regulacja krajowa
39.	Opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia – art. 124 ust. 5 pkt 3	-	Nie wyższa niż 600 zł	Regulacja krajowa
40.	Opłata za wpis na listę rzeczoznawców samochodowych – art. 126 ust. 3 w związku z art. 129 ust. 1	100 zł	Nie wyższa niż 150 zł	Regulacja krajowa
41.	Opłata za wpis do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne – art. 131 ust. 4 w związku z art. 139 ust. 1 pkt 3	433 zł (opłata skarbową)	Nie wyższa niż 600 zł	Regulacja krajowa

* średni kurs euro, przelicza się na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia, o którym mowa w art. 45 ust. 1-3.

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego spowoduje przekazanie części zadań związanych z homologacją, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jako organowi właściwemu w sprawach homologacji pojazdów (m.in. wydawanie odstępstw od warunków technicznych, rejestr rzeczoznawców samochodowych oraz wydawanie świadectw homologacji). Wdrożenie tych zadań będzie się wiązało z koniecznością zwiększenia zatrudnienia w TDT o osoby posiadające odpowiednią wiedzę i kwalifikacje, wykształcenie i znajomość języka angielskiego. Ponadto wdrożenie tych przepisów spowoduje również zwiększenie wydatków ponoszonych przez TDT spowodowanych koniecznością uczestniczenia TDT, jako instytucji odpowiedzialnej za homologację w pracach komisji i grup roboczych w UE oraz w pracach grup roboczych EKG przy ONZ związanych z zagadnieniami homologacji pojazdów, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu.

W związku z powyższym do realizacji tych zadań zostaną wykorzystane dotychczasowe doświadczenia TDT jako jednostki inspekcyjnej. TDT posiada stosowne procedury, które będą mogły być wykorzystane do prawidłowego wykonywania tych zadań. Działalność Dyrektora TDT, w odniesieniu do homologacji, będzie mogła być włączona do funkcjonującego w TDT systemu jakości i poddana ocenie przez Polskie Centrum Akredytacji w celu rozszerzenia zakresu akredytacji TDT. Ponadto nowe obowiązki, pod względem zaopatrzenia materiałowego, audytu finansowego, kontroli wewnętrznej i innym, będą wykonywane przez istniejące w strukturach TDT wydziały i stanowiska pracy.

Jednakże, mimo włączenia części nowych zadań do istniejących już w TDT wydziałów i stanowisk, zwiększony zakres kompetencji w zakresie:

- homologacji,
- dopuszczenia jednostkowego,
- odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd,
- kontroli stacji kontroli pojazdów,
- prowadzenia rejestru rzeczoznawców,
- prowadzenia rejestru montażystów instalacji gazowej, oraz
- prowadzenia egzaminów na montażystów

wymaga umożliwienia i wskazania źródeł finansowania tych nowych zadań. Zgodnie z art. 42 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. nr 122, poz. 1321 z późn. zm.) TDT jest państwową osobą prawną, natomiast zgodnie z art. 61 tej ustawy, TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową i nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. Ponadto TDT nie otrzymuje również żadnych dotacji ani środków z budżetu państwa.

Zgodnie z art. 50 ustawy o finansach publicznych oraz wytycznymi Ministra Finansów, między innymi w zakresie stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych, które będą stanowić podstawę oszacowywania skutków finansowych projektowanej ustawy, w szczególności jednolitego określania maksymalnego limitu wydatków jednostek sektora finansów publicznych na dane zadanie, wyrażonego kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania tej ustawy, oszacowany został maksymalny limit wydatków na lata 2012-2021, wynoszący 47 006 tys. zł.

Na powyższą kwotę składają się koszty związane z koniecznością zwiększenia zatrudnienia, utworzeniem, utrzymaniem i wyposażeniem stanowisk pracy, zagranicznymi delegacjami służbowymi w związku wymaganym udziałem TDT w pracach komisji UE i grup roboczych EKG ONZ związanych z zagadnieniami homologacji pojazdów, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu, kontroli stacji kontroli pojazdów, prowadzenia rejestru rzeczoznawców, montażystów instalacji gazowej, oraz prowadzenia egzaminów na montażystów.

W związku ze zwiększonym zakresem kompetencji i dodatkowych zadań w zakresie homologacji prawidłowe funkcjonowanie TDT będzie wiązało się z koniecznością zwiększenia o:

- 1) 10 osób zatrudnienia w 2012r.,
- 2) 10 osób zatrudnienia w 2013 r.,
- 3) 5 osób zatrudnienia w 2014 r.

Przy założeniu, że:

- średnia miesięczna płaca wynosi **4200,00 zł brutto**,
- średni koszt utrzymania pracownika w miesiącu wynosi **4300,00 zł brutto**,
- pochodne od wynagrodzeń (składki na ubezpieczenia społeczne 17,23% wynagrodzenia, trzynasta pensja i pozostałe świadczenia na rzecz pracowników) - ok. **2300,00 zł** miesięcznie,

- łączna kwota, jaka powinna zostać przewidziana dla Transportowego Dozoru Technicznego, zostanie wygospodarowana przez jednostkę we własnym zakresie w oparciu o przepisy projektowanej ustawy. Łączna kwota, jaka powinna zostać przewidziana dla Transportowego

Dozoru Technicznego na utworzenie i utrzymanie jednego stanowiska pracy oraz koszty osobowe pracownika w roku 2012 wykonującego nowe zadania, wyniesie **129 600,00 zł** w skali roku, a dla 10 etatów **1 296 000,00 zł**. Jednorazowy koszt utworzenia stanowiska pracy szacuje się w wysokości 5 800zł brutto/1 osobę; dla 10 pracowników jest to **58 000,00 zł**. Łączna kwota wydatków TDT na 10 etatów dla dodatkowych pracowników oraz wyposażenie ich stanowisk pracy na 2012 rok szacowana jest na poziomie ok. **1 354 00,00 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 wyposażenia lub części pojazdu. Przyjmując 20 wyjazdów rocznie przy założeniu 5 500,00 zł/wyjazd/osobę, szacuje się, iż kwota wydatków przeznaczonych na delegacje zagraniczne wyniesie **110 000,00 zł**.

Łącznie koszty związane z nowymi obowiązkami nałożonymi na Dyrektora TDT wyniosą w 2012 r. ok. **1 354 000,00 zł + 110 000,00 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. 108 ust. 1 proponowanej ustawy, Dyrektor TDT może wykonać doraźnie kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

- 4) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 96 ust. 1 pkt 5;
- 5) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
- 6) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Należy w tym miejscu wyjaśnić, iż zgodnie ze zmianami w ustawie Prawo o ruchu drogowym wprowadzonymi w 2004 r. na mocy ustawy 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 31.12.2009 r. liczba stacji prowadzących działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów wynosi 3649 stacji - stan na 31.12.2009 r.

Stacje kontroli pojazdów znajdują na terenie całej Polski, gdzie dojazd do niektórych z nich jest utrudniony, ponadto podczas kontroli inspektorzy TDT używają specjalistycznego sprzętu, wówczas dojazd do nich musi odbywać się samochodami osobowymi.

Uwzględniając ww. ilość stacji przy założeniu, że w każdym roku powinno się skontrolować minimum 25% stacji, tj. 912 stacji, a także mając na względzie 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. 96 ust. 1 pkt 5 ustawy;
- 2) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
- 3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

wynosi co najmniej 3 godz., co jest uzasadnione koniecznością, 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 – 99,90 zł . Ponadto dojazd zespołu z siedziby do danej stacji SKP, który średnio należy przyjąć 135 km oraz czas dojazdu ok. 2 godzin, są kosztami, które należy uwzględnić przy wyliczaniu kosztów związanych ze sprawdzaniem SKP przez TDT. Koszty związane z czynnościami kontrolnymi jednej stacji kontroli pojazdów zostały przedstawione poniżej:

- 1) koszt dojazdu: 135 km (z siedziby TDT do SKP) x 0,8358 zł (stawka za 1 km zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy) = 112,83 zł,
- 2) czas pracy zespołu: 6h (3h x 2 osoby) x 99,90 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 599,40 zł,
- 3) czas dojazdu zespołu: 3h x 99,90 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 299,70 zł.

RAZEM 112,83 zł + 599,40 zł + 299,70 zł = 1011,93 zł x 912 stacji rocznie = 922 880,16 zł

Z powyższego zestawienia wynika, że dodatkowe czynności kontrolne obciążąby Transportowy Dozór Techniczny kosztami w wysokości 922 880,16 zł rocznie przy założeniu, że kontroli będzie poddanych co najmniej 25% stacji.

Oszacowano, że maksymalne wydatki w poszczególnych latach 2012 – 2021, które związane są z koniecznością zwiększenia zatrudnienia, utworzeniem, utrzymaniem i wyposażeniem stanowisk pracy, zagranicznymi delegacjami służbowymi (w związku wymaganym udziałem TDT w pracach komisji UE i grup roboczych EKG ONZ związanych z zagadnieniami homologacji pojazdów, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu), kontrolą stacji kontroli pojazdów, prowadzeniem rejestru rzeczoznawców, montażystów instalacji gazowej, oraz prowadzeniem egzaminów na montażystów, wyniosą:

- 1) 2012 r. – 2 387 tys. zł;
- 2) 2013 r. – 3 888 tys. zł;
- 3) 2014 r. – 4 693 tys. zł;
- 4) 2015 r. – 4 779 tys. zł;
- 5) 2016 r. – 4 899 tys. zł;
- 6) 2017r. – 5 021 tys. zł;
- 7) 2018 r. – 5 147 tys. zł;
- 8) 2019 r. – 5 270 tys. zł;
- 9) 2020 r. – 5 397 tys. zł;
- 10) 2021 r. – 5 526 tys. zł.

Za podstawę szacowania skutków projektowanej ustawy na każdy rok oprócz roku 2012 stanowiącego kwotę bazową wynoszącą 2 387 tys. zł, przyjęto średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) określony w ww. wytycznych, oraz wydatki osobowe i rzeczowe nowo zatrudnianych pracowników w kolejnych latach.

W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w pkt. 1-10, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

- 1) wykorzystaniu innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania jednostki – poprzez zmianę organizacji pracy, czy komputeryzacji jednostki,
- 2) racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem jednostki – poprzez zmniejszenie przeprowadzanych kontroli i badań.

Monitorowanie wykorzystania limitu wydatków oraz wdrożenie mechanizmów korygujących, prowadzone będzie przez ministra właściwego do spraw transportu. Należy jednak sądzić, że jednostka wykona określone zadania bez konieczności podejmowania mechanizmów korygujących w ramach określonego limitu wydatków.

Mając na uwadze prognozowane koszty, tj. kwotę **2 386 880,16 zł (2 387 tys. zł na 2012 rok)**, jakie będzie ponosić TDT w związku z wykonywaniem dodatkowych czynności wynikających projektu ustawy, tj.:

- **1 464 000,00 zł – w przypadku wykonywania zadań związanych z homologacją, oraz**
- **922 880,16 zł – w przypadku wykonywania zadań związanych z kontrolą SKP**

oraz w związku z tym, że TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową i nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT, TDT musi wygospodarować i zabezpieczyć środki finansowe na wykonywanie powierzonych mu w drodze projektu ustawy dodatkowych zadań.

W związku z powyższym, źródłem finansowania zadania związanego z homologacją byłoby pobieranie opłat związanych z wykonywaniem zadań dotyczących homologacji, tzn. opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji, udzielanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu, wydawanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, wydawanie zezwolenie na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części nieobjętych procedurą homologacji mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska.

Przychodami TDT będą m.in.:

- 1) przychody z opłat, o których mowa w art. 42 ust. 2 oraz 52;
- 2) przychody z opłat, o których mowa w art. 100;
- 3) przychody z opłat, o których mowa w art. 119 ust. 2.

Ww. czynności mają charakter czynności administracyjno-prawnych i podobnie jak czynności dozoru technicznego podlegają zasadom rozliczania zgodnie z art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. nr 122, poz. 1321 z późn. zm.).

Obliczenia przeprowadzono na podstawie ilości wydanych i zmienionych świadectw homologacji w 2009 r. oraz wydanych decyzji zwalniających i odstępstw, tj.:

a) opłata za wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu:

– 184 szt. x 1600,00 zł = 294 400 zł,

b) opłata za zmianę świadectwa homologacji typu pojazdu:

– 705 szt. x 400,00 zł = 282 000,00 zł,

c) opłata za świadectwa homologacji typu przedmiotu, wyposażenia lub części:

– wydanie 910 szt. x 400,00 zł = 364 000,00 zł,

- zmiana 428 szt. x 200,00 zł = 85 600,00 zł
 - d) opłata za wydanie zwolnienia z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu:
 - 104 x 1537,00 zł = 159 848,00 zł,
 - e) opłata za odstępstwa od warunków technicznych:
 - 591 x 10,00 zł = 5910,00 zł,
- Przewidywane wpływy na 2011 r. z działalności dotyczącej homologacji (a+b+c+d+e) wyniosą 1 191 758 zł.**

Odrębną kwestią dotycząca stacji kontroli pojazdów jest wysokość opłaty za wydanie poświadczenia (aktualnie - 700 zł), którego wysokość nie była zmieniana od lipca 2004 r. W art. 110 ust. 1 pkt 6 lit. a zaproponowano wysokość opłaty nie wyższą niż 1500 zł, jaką górną granicę wyznaczania wysokości przedmiotowej opłaty.

Podniesienie opłaty za sprawdzenie i wydanie poświadczenia przez Dyrektora TDT, na podstawie z art. 96 ust. 2 projektowanej ustawy, jest jak najbardziej uzasadnione. Zaproponowana kwota 1500 zł jest kwotą maksymalną, natomiast ta maks. wartość nie będzie ustalona w akcie wykonawczym. Obecna opłata za wydanie poświadczenia, tj. 700 zł, jak wynika z poniższego wyliczenia nie pokrywa kosztów związanych ze sprawdzaniem stacji kontroli pojazdów (SKP) i ponoszonych przez TDT i powinna wynosić co najmniej 1200 zł. Należy zauważyć, że już na etapie uchwalenia ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. (Dz. U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1808), opłata za wydanie poświadczenia (tzn. 700 zł) nie pokrywała kosztów związanych z tym zakresem działania Transportowego Dozoru Technicznego.

Koszty związane z czynnościami sprawdzającymi jednej stacji kontroli pojazdów (SKP) w roku 2004 zostały przedstawione poniżej:

- 1) koszt dojazdu: 135 km (z siedziby TDT do SKP) x 0,7846 zł (stawka za 1 km zgodnie z rozporządzeniem 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 92,00 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 552,00 zł,
- 3) czas dojazdu zespołu: 3h x 92,00 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 276,00 zł.

RAZEM 105,92 zł + 552,00 zł + 276,00 zł = 958,42 zł

W związku z tym, że stacje kontroli pojazdów znajdują się 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. Ponadto biorąc pod uwagę 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 poszczególniej stacji SKP podczas sprawdzenia w zakresie zgodności wyposażenia kontrolno - pomiarowego i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP, wynosi minimum 3 godz. po to, aby sprawdzenie to było przeprowadzone i wykonane 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 2010 r. w wysokości – 99,90 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.

W związku z powyższym, koszty związane z ww. czynnościami (tzn. sprawdzenie SKP) w roku 2009, (bez uwzględniania inflacji na 2009 r.) kształtowały się następująco:

- 1) koszt dojazdu: 135 km (z siedziby TDT do SKP) x 0,8358 zł (stawka za 1 km zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy) = 112,83 zł,
- 2) czas pracy zespołu: 6h (3h x 2 osoby) x 99,90 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 599,40 zł,
- 3) czas dojazdu zespołu: 3h x 99,90 zł (godzina pracy inspektora TDT) = 299,70 zł.

RAZEM 112,83 zł + 599,40 zł + 299,70 zł = 1011,93 zł

Do powyższej wartości należy dodać inflację w 2009 r. (3,50%) oraz inflację średnioroczną w 2010 r. (2,00%) i inflację planowaną na 2011 r. w budżecie na 2011 r. (2,30%), **co daje kwotę 1092,77 zł**, którą TDT będzie ponosił z tytułu kosztów ponoszonych ze sprawdzania SKP.

Mając na uwadze powyższe oraz prognozowane koszty, tj. kwotę **1092,77 zł**, jakie będzie ponosić TDT w związku z wykonywaniem ww. czynności oraz w związku z tym, że TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, należy w związku z powyższym podnieść kwotę za sprawdzenie i wydanie poświadczenia z kwoty 700 zł na co najmniej 1200 zł.

Ponadto ustawa przewiduje przychody dla TDT, o których mowa w:

1. art. 37 ust. 2 w wysokości do 300 euro z tytułu opłat za zezwolenia na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części nie objętych procedurą homologacji,
2. art. 49 ust. 6 w wysokości 50 euro z tytułu opłat za wydanie dokumentu wskazującego przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego,
3. art. 143 ust. 2 pkt 2, w wysokości do 5000 zł z tytułu nakładania kar, na podstawie art. 142 pkt 3 projektowanej ustawy.

Jednakże nie można oszacować z tego tytułu przychodów TDT, ponieważ opłaty, o których mowa w pkt 1 i 2 nie są obecnie pobierane przez Ministerstwo Infrastruktury, dlatego też określenie przychodu TDT związanego z tymi opłatami, jest niemożliwe. Ponadto nie można oszacować przychodów TDT z tytułu nakładania kar, o których mowa w ww. pkt 3, ponieważ kary takie nie były i nie są obecnie nakładane.

Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U Nr 225, poz. 1635) organem podatkowym właściwym w sprawach opłaty skarbowej jest wójt (burmistrz, prezydent miasta). W przypadku dokonania czynności urzędowej, wydania zaświadczenia oraz zezwolenia (pozwolenia, koncesji) - organem podatkowym właściwym miejscowo w sprawach opłaty skarbowej jest organ podatkowy właściwy ze względu na siedzibę organu lub podmiotu, który dokonał czynności urzędowej albo wydał zaświadczenie lub zezwolenie (pozwolenie, koncesję). W przypadku decyzji administracyjnych wydawanych przez ministra właściwego do spraw transportu, określonych w poniższej tabeli, organem na rzecz którego jest przekazywana opłata skarbowa, jest Prezydent Miasta

Stołecznego Warszawy. Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego przewiduje zmianę zasad przekazywania opłat za czynności dotychczas realizowane przez ministra właściwego do spraw transportu. Czynności te będą wykonywane przez Transportowy Dozór Techniczny, który jest jednostką samofinansującą i nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT.

Poniższa tabela przedstawia planowane zmniejszenie dochodów budżetu miasta stołecznego Warszawy z tytułu opłaty skarbowej, jaka była przekazywana za:*

Lp.	Rodzaj decyzji	Ilość decyzji	Kwota w zł
1	Decyzje administracyjne w sprawach odstępstw od warunków technicznych pojazdów	591 x 10 zł	5 910
2	Decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu	104 x 1537zł	159 848
		RAZEM:	165 758 zł.

*** Dane oszacowane na podstawie informacji za 2009 r.**

Zmiana rodzaju opłat spowoduje zmniejszenie dochodów budżetu m. st. Warszawy w wysokości 165 758 zł, ale zgodnie z zamysłem ustawodawcy spowoduje **ujednolicenie zasad pobierania opłat** i instytucji pobierającej, którą będzie Transportowy Dozór Techniczny, wykonujący zadania wynikające z ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego. Celowe jest, aby zachować jednorodność rozliczeń w tym zakresie, co będzie miało również związek z większą kontrolą wydawanych decyzji. Należy również zaznaczyć, że Transportowy Dozór Techniczny, jako państwowa osoba prawna zgodnie z art. 61 ust.1 i odpowiednio art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.) przeznacza 30% zysku do budżetu, wobec czego 30% zysku osiągniętego z tytułu wykonywania nowych zadań trafi do budżetu państwa.

Ponadto projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego przewiduje utratę przez gminy wpływów z opłaty skarbowej z tytułu wprowadzenia innych opłat o charakterze publicznoprawnym, w miejsce pobieranej obecnie opłaty skarbowej od:

- wpisu do rejestru działalności regulowanej podmiotu wykonującego działalność na podstawie przepisów o ruchu drogowym (Część I ust. 36 pkt 1 Załącznika do ustawy o opłacie skarbowej) – przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów,
- zezwoleń i upoważnień wydawanych na podstawie przepisów o ruchu drogowym (Część III ust. 13 pkt 1 Załącznika do ustawy o opłacie skarbowej) – w tym od nadania uprawnienia dla diagnostów do wykonywania badań technicznych.

Poniższa tabela przedstawia planowane zmniejszenie dochodów budżetu gmin z tytułu wprowadzenia innych opłat o charakterze publicznoprawnym, w miejsce pobieranej opłaty skarbowej za:*

Lp.	Rodzaj decyzji	Ilość decyzji	Kwota w zł
1	Wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów - art. 101 ust. 6	208 x 412 zł	85 696
2	Nadanie uprawnienia dla diagnosty do wykonywania badań technicznych – art. 112 ust. 4	467 x 48 zł	22 416
		RAZEM:	108 112 zł.

	Na dzień 1 stycznia 2010 r. było 2479 gmin. Daje to średnie zmniejszenie dochodów jednej gminy na rok o:		43,61

* Dane oszacowane na podstawie informacji za 2010 r.

Powyższa zmiana wymaga wprowadzenia zmian w ustawie skarbowej poprzez skreślenie ust. 38 w części I załącznika do ustawy o opłacie skarbowej dotyczącej punktu 2 ww. tabeli oraz wyłączenia z ust 53 decyzji z punktu 1 ww. tabeli.

Wiąże się to również ze zmianą rodzaju opłat pobieranych za wydanie decyzji i zrównanie ich z opłatami wymienionymi w niżej przedstawionej tabeli (dane szacunkowe z 2009 r.).

Lp.	Rodzaj decyzji	Ilość decyzji	Kwota w zł
1	Decyzje administracyjne w zakresie świadectw homologacji typu pojazdu (nowe oraz zmiana)	Nowe: 184 x 1600 zł	294 400
		Zmiana: 705 x 400 zł	282 000
2	Decyzje administracyjne w zakresie świadectw homologacji przedmiotów wyposażenia lub części (nowe oraz zmiana)	Nowe: 910 x 400 zł	364 000
		Zmiana: 428 x 200 zł	85 600
3	Zgłoszenie świadectw homologacji typu pojazdu wydanych przez właściwy organ państwa członkowskiego UE, zgodnie ze zharmonizowaną procedurą homologacji typu pojazdu	1356 x 283,00 zł (średnia opłaty za zgłoszenie)	383 775
		RAZEM:	1 409 775 zł.

Wprowadzony w projekcie ustawy zakres regulacji powodujący zastąpienie zezwolenia na produkcję tablic rejestracyjnych wpisem do rejestru działalności regulowanej dokonywanym przez marszałka województwa jest przeniesiony z projektu ustawy o ograniczeniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców, która wyprzedza legislację niniejszej ustawy. Projekt ustawy o ograniczaniu barier dla obywateli i przedsiębiorców dokonał również zmiany ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej skutkującej zwolnieniem z opłaty skarbowej wpisu do rejestru działalności regulowanej podmiotu produkującego tablice rejestracyjne. Przy ww. ustawie wprowadzającej szereg zmian ustaw szczegółowych była dokonywana kompleksowo analiza skutków zmian deregulacyjnych, również obejmujący zakres wpisu do rejestru przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne.

W związku z powyższym w ocenie skutków regulacji projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego nie należy powtarzać zakresu ocenionego przy ustawie o ograniczaniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców. Mając jednak na uwadze, że zgodnie z ustaleniem międzyresortowym zasadniczo w konstrukcji przepisów niniejszej ustawy przyjęto zasadę, że czynności urzędowe będą podlegać opłatom o charakterze publicznoprawnym, to ten zakres opłaty za wpis do rejestru jest przedmiotem poniższej oceny.

Zgodnie z art. 139 ust. 1 minister właściwy do spraw transportu określi wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne, przy czym jej

wysokość nie może przekroczyć więcej niż 600 zł – uwzględniając konieczność prawidłowego zabezpieczenia obrotu tablicami rejestracyjnymi, testowymi tablicami rejestracyjnymi i materiałami mającymi szczególne znaczenie do produkcji tablic rejestracyjnych, zapewnienia odpowiedniej jakości produkowanych tablic rejestracyjnych oraz koszty związane z prowadzeniem rejestru przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne.

Stosownie do art. 131 ust. 4. opłatę za dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorcy produkującego tablice rejestracyjne pobiera marszałek województwa - stanowi ona dochód samorządu województwa. Zatem wprowadzenie tej opłaty spowoduje bezpośrednio wzrost dochodów dla wojewódzkiego samorządu terytorialnego reprezentowanego przez marszałka województwa.

Zestawienie liczbowe producentów tablic rejestracyjnych posiadających certyfikaty zgodności wydanych przez jednostkę akredytowaną

	Stan na dzień 31.XII.					Stan na dzień 25.V.
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Producenci tablic z numerami	56	53	53	53	54	55
Producenci tablic bez numerów	6	4	4	6	5	6
Dystrybutorzy folii	1	1	1	1	1	2
Producenci tablic z numerami rozpoczynający działalność	0	0	0	1	1	1
Producenci tablic bez numerów rozpoczynający działalność	0	0	0	2	0	1
Dystrybutorzy folii rozpoczynający działalność	0	0	0	0	0	1
Producenci tablic z numerami kontynuujący działalność	56	53	53	52	53	54
Producenci tablic bez numerów kontynuujący działalność	6	4	4	4	5	5
Dystrybutorzy folii kontynuujący działalność	1	1	1	1	1	1

Z powyższego zestawienia wynika, że rynek produkcji tablic rejestracyjnych jest stabilny i występują pojedyncze zmiany lub brak takiej zmiany w ciągu roku, jeżeli chodzi o pojawienie się nowego producenta tablic rejestracyjnych w określonym rodzaju produkcji. Zatem w omawianej sytuacji dokonanie wpisu do rejestru działalności regulowanej nie będzie miało istotnego znaczenia we wzroście dochodu wojewódzkiego samorządu terytorialnego.

Należy więc w szczególności rozpatrzyć przypadek zmiany wpisu, która jest traktowana jako wpis do rejestru działalności regulowanej, zgodnie z przepisami ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Według aktualnego stanu prawnego certyfikat na zgodność tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji z warunkami technicznymi jest wydawany na określony czas. Warunki dla tablic rejestracyjnych wymuszają okresowe badania tablic rejestracyjnych raz na pięć lat. W związku z wznawianiem certyfikatu po przeprowadzeniu ww. badań marszałek województwa będzie dokonywał zmiany wpisu do

rejestru działalności regulowanej. Zmiana ta jako wpis do rejestru działalności regulowanej szacuje się, że spowoduje następujące skutki dla dochodu samorządu terytorialnego.

Przyjmując według powyższego zestawienia, że 60 przedsiębiorców posiadających ww. certyfikaty i kontynuujących działalność uzyskają zmianę wpisu do rejestru, to zakładając maksymalną wysokość opłat za ten wpis 600 zł, dochód dla samorządu terytorialnego wyniesie 36 000 zł w okresie pięciu lat. Wobec tego w skali jednego roku dochód ten wyniesie 7200 zł. Dodając do tego, że szacunkowo ok. 5 producentów wystąpi rocznie po raz pierwszy o wpis do rejestru działalności regulowanej, to dochód ten dla wojewódzkiego samorządu terytorialnego w skali roku w przybliżeniu wyniósłby $7\,200\text{ zł} + 5 \times 600\text{ zł} = 10\,200\text{ zł}$. Dochód samorządu będzie jednak pomniejszony o koszty związane z prowadzeniem rejestru przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne. Koszty te będą jednak analizowane przy wydawaniu przepisów wykonawczych na podstawie art. 138 ust. 1 w powiązaniu z przepisami ustawy o swobodzie działalności gospodarczej wprowadzającej również obowiązki dla organu prowadzącego rejestr działalności regulowanej, w związku z tworzoną Centralną Ewidencją i Informacją o Działalności Gospodarczej.

Projekt ustawy zakłada zmniejszenie dochodów budżetu państwa – Ministerstwo Infrastruktury – z tytułu opłat za wpis na listę rzeczoznawców samochodowych. Dochód ten wynosił rocznie $350 \times 100\text{ zł} = 35\,000\text{ zł}$. Zgodnie z zaproponowanym w projekcie rozwiązaniem opłata za wpis do rejestru rzeczoznawców samochodowych pobierana będzie przez Transportowy Dozór Techniczny.

Projekt ustawy zakłada zmniejszenie dochodów budżetu państwa z tytułu przeniesienia zadań Ministra Infrastruktury na Dyrektora TDT związanych ze świadectwami homologacji typu. Szacunkowy dochód w 2009 r. wynosił 1 409 775 zł. Należy mieć na względzie, iż zgodnie z art. 60 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321, z późn. zm.), 30% zysku osiągniętego z tytułu wykonywania ww. zadań będzie odprowadzane do budżetu państwa.

Przewidywany koszt badania w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego został w projekcie ustawy określony maksymalnie na kwotę 5000 EURO. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia opłatę za badania przeprowadzane w procedurze dopuszczenia jednostkowego, w zależności od zakresu przeprowadzanego badania oraz możliwości uznania dokumentów równoważnych wydanych w ramach niezharmonizowanej procedury homologacyjnej przeprowadzonej w innym państwie lub badań zgodności wykonanych w równoważnym systemie zatwierdzenia typu.

Przekazany przez Ministra Infrastruktury zakres zadań przypisanych Dyrektorowi TDT, będzie skutkować brakiem konieczności rozbudowania stanu osobowego departamentu merytorycznego MI, który dotychczas wykonywał przedmiotowe zadania. Sytuacja taka wpłynie pozytywnie na budżet państwa, który nie będzie dodatkowo obciążany, z tytułu konieczności stworzenia nowych miejsc pracy, a co za tym idzie: nowych pomieszczeń, ich umeblowania, wyposażenia w sprzęt komputerowy oraz szkolenia kadry pracowniczej.

W przypadku pojazdu, który podlegał badaniom homologacyjnym wykonanym w ramach nie zharmonizowanej procedury obowiązującej w innym państwie członkowskim, np. Niemcy – ABE (tzw. procedura dopuszczenia jednostkowego) i w odniesieniu do którego wykonano sprawdzenia zasadniczych układów i mechanizmów pojazdu związanych z bezpieczeństwem konstrukcji i bezpieczeństwem ruchu drogowego, badanie to, w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego w Polsce, ograniczone zostanie do niezbędnego minimum, a jego koszt można szacować w przedziale od 500 do 2000 zł. W badaniu takim zostaną uznane wyniki badań i certyfikaty potwierdzające spełnienie wymagań warunków

technicznych. Inne podejście będzie stosowane w przypadku pojazdu, który nie był poddany przez producenta żadnym badaniom technicznym lub homologacyjnym (np. niektóre pojazdy sprowadzane z Chin). W tym przypadku pojazd będzie podlegał procedurze pełnych badań dla wykazania, że spełnia wszystkie wymagania konstrukcyjne i techniczne obowiązujące w ramach UE - w szczególności czy pojazd jest bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Koszt takich pełnych badań może osiągnąć wtedy kwotę do 5000 EURO.

Wdrożenie proponowanych rozwiązań w odniesieniu do zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, powodujące rozszerzenie zakresu danych przetwarzanych przez centralną ewidencję pojazdów, poniesie za sobą koszty. Jednakże trudno jest przewidzieć koszt, jaki będzie poniesiony, przy czym źródłem finansowania tych wydatków w całości powinien być fundusz celowy będący w dyspozycji ministra właściwego do spraw wewnętrznych, o którym mowa w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w CEP nie spowoduje żadnych kosztów po stronie finansów publicznych – w całości będą one pokrywane z opłat przekazywanych na fundusz. Udostępnianie danych będzie dokonywane za pomocą urządzeń teletransmisji. Jednocześnie w projekcie proponuje się, aby wszelkie czynności związane z koniecznością umieszczania lub korzystania z danych ujętych w CEP były objęte opłatą ewidencyjną uiszczaną przez zainteresowane podmioty. Większość tych czynności już obecnie jest objęta tą opłatą.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie ww. ustawy nie powinno wpłynąć negatywnie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie ustawy wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw poprzez stworzenie mechanizmów zwalczania nieuczciwej konkurencji w dziedzinie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Nowe zharmonizowane procedury dotyczące badań homologacyjnych i świadectw homologacji sprzyjać będą wzrostowi pewności obrotu gospodarczego oraz powinny wpływać na wzrost konkurencyjności na rynku pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie ustawy nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.