

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw dokonuje 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.

Homologacja

Homologacja jest procedurą zatwierdzenia przez właściwą władzę (władza homologacyjna) typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części co do zgodności z wymaganiami obowiązującymi w Unii Europejskiej albo w danym kraju. W Polsce funkcję władzy homologacyjnej wypełnia minister właściwy do spraw transportu, obecnie Minister Infrastruktury.

Dopuszczanie typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części do użytkowania odbywa się i będzie nadal odbywać 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.

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.

Procedury związane z homologacją

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** wprowadzono definicje pojazdu z końcowej partii produkcji, świadectwa homologacji typu WE, pojazdu niekompletnego, pojazdu kompletnego, pojazdu skompletowanego, typu/wersji/wariantu pojazdu. Definicje te zostały użyte w rozdziale 1a – Homologacja.

Art. 68a 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 lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej powinien spełniać wymagania techniczne odpowiednie dla danej kategorii pojazdu.

W myśl projektowanego **art. 68b**, generalną zasadą w odniesieniu do homologacji jest konieczność uzyskania dla danego typu pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia lub

części, 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.

Na podstawie projektowanego **art. 68g** ustawy, wprowadza się kolejną nową procedurę – dotyczącą uznania przez ministra właściwego do spraw transportu 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. 68n**), które zastąpi obowiązujące obecnie w przepisach prawnych pojęcie „wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu”, które stosuje się w ramach homologacji całopojazdowej. 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. 68p** 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 ministra właściwego do spraw transportu, jak również podjąć działania w celu usunięcia tych zagrożeń poprzez opracowanie planu działań w tym zakresie i jego uzgodnieniu z ministrem. 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 **68p** określa również zasady współdziałania producenta i ministra właściwego do spraw transportu w zakresie omawianej procedury dotyczącej usuwania zagrożeń oraz informowania organów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych w sprawach homologacji o podjętych działaniach.

Proponowanym brzmieniem **art. 68r** rozszerza się istniejącą procedurę dotyczącą kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części. 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. 68t**). Dana jednostka obowiązana jest spełniać warunki określone w **art. 68w 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. 68t 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 procedury 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 cząstkowej 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. 68aj** projektu ustawy, spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, potwierdza się dopuszczeniem jednostkowym pojazdu. Procedura jednostkowego dopuszczenia dotyczy nowych pojazdów.

Obowiązkowi uzyskania dopuszczenia jednostkowego pojazdu podlegać będzie:

1. 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. Rozwiązanie to zastąpi aktualnie obowiązujące wyłączenie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu dla pojazdu wyprodukowanego bądź importowanego w ilości jednej sztuki rocznie.
2. 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.

Dodatkowo w wyniku wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE, w **art. 68al** przewidziano procedurę uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu udzielonego na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, jeżeli dany pojazd spełnia odpowiednio warunki lub wymagania techniczne obowiązujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto projekt ustawy (**art. 68ap ust. 1**) zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, 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) wysokości opłat za 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 500 euro według średniego kursu.

Nowe przepisy zapewnią szczelność systemu dopuszczenia do ruchu pojazdów, wpływając bezpośrednio na bezpieczeństwo transportu i bezpieczeństwo ruchu.

Ustalenie w projekcie ustawy wysokości 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.

Kary pieniężne

Jako konsekwencję wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE, która w art. 46 zobowiązuje państwa członkowskie do określenia sankcji w przypadku naruszenia jej przepisów, w projekcie wprowadzono procedurę nakładania kar pieniężnych za wprowadzanie do obrotu pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części bez odpowiedniego dokumentu.

Projekt ustawy w tym zakresie opiera się na zasadzie odpowiedzialności podmiotów wprowadzających do obrotu pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części bez świadectwa homologacji typu albo innego równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części w ramach procedury homologacji typu (**art. 68d ust. 1 i 6**). W **art. 68d ust. 2 i 3** oraz **ust. 7 i 8** projekt określa obowiązki w zakresie wycofania tych pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części z obrotu oraz wykonywania innych działań, np. podania do publicznej wiadomości w środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim, informacji o przedmiotach wyposażenia lub częściach objętych obowiązkiem wycofania z obrotu wraz z terminem ich wycofania.

Wyznaczone w projekcie organy publiczne, tj. Inspekcja Handlowa oraz minister właściwy do spraw transportu, będą uprawnione do wydawania decyzji administracyjnej w przypadku niewycofania pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części z obrotu (**art. 68d ust. 4 i ust. 9**), jak również wymierzania kar pieniężnych (**art. 140n**), w przypadku niezrealizowania ciążących na podmiocie obowiązków wynikających z ustawy (**art. 140m ust.1**).

Art. 68 d ust. 5 wprowadza zasadę, że pojazdy wycofane z obrotu w związku z brakiem wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, nie mogą być ponownie wprowadzone do obrotu. Powoduje to, że osoba, która władała takim pojazdem, w przypadku jego rejestracji, powinna mieć możliwość wyrejestrowania pojazdu wycofanego z obrotu. Wyrejestrowanie pojazdu ma związek z możliwością rozwiązania umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zasadę wycofania pojazdu z obrotu i braku możliwości jego ponownego wprowadzenia do obrotu, uwzględniono w przesłankach do wyrejestrowania takiego pojazdu poprzez zmianę **art. 79 ust. 1** ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Dodatkowo w przypadku wprowadzenia do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części bez homologacji lub innego równoważnego dokumentu, objętych obowiązkiem wycofania z obrotu, 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 lub część, który spełnia wymagania ustawy.

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

Zmiany w przepisach obowiązujących

Projektowana ustawa przewiduje zmiany w obowiązujących przepisach w ramach ustawy o Inspekcji Handlowej, ustawy o opłacie skarbowej i ustawy o kierujących pojazdami, pod kątem dostosowania ich do zmienianego stanu prawnego określonego w przedmiotowym projekcie.

*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 1d, który rozszerza zadania Inspekcji Handlowej o kontrolę pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych – zadanie to będzie wiązać się z nakładaniem kar za wprowadzenie do obrotu nowego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, objętego obowiązkiem uzyskania świadectwa homologacji typu lub równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymagań technicznych oraz za ich niewycofanie z obrotu, o ile są przeznaczone dla konsumentów.*

*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 zmienia się brzmienie **ust. 38** pod kątem dostosowania do terminologii projektu.*

*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 w związku z koniecznością zharmonizowania przepisów ustawy o kierujących pojazdami w zakresie zmian wprowadzanych w ustawie Prawo o ruchu drogowym.*

Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw jako implementacja zapisów zawartych w dyrektywie 2007/46/WE, zawiera przepisy w zakresie procedury homologacji typu oraz dopuszczenia jednostkowego pojazdu, które były zawarte w projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

Biorąc pod uwagę, iż Komisja Europejska wystąpiła przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w związku z niewdrożeniem do polskiego systemu prawnego dyrektywy 2007/46/WE, podjęto decyzję o wyłączeniu z projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego zapisów implementujących przedmiotową dyrektywę i opracowaniu projektu zmiany do ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Podjęte w tym zakresie działania mają na celu umożliwienie pilnego procedowania tego dokumentu i wywiązania się Polski wobec Unii Europejskiej z obowiązku dostosowania regulacji krajowych do unijnych.

Na posiedzeniu w dniu 26 listopada 2008 r. projekt ustawy o *dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego* został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Żaden podmiot wykonujący działalność lobbingową 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.