

USTAWA

z dnia 2011 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

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

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza ustawa wdraża postanowienia następujących dyrektyw Unii Europejskiej:

- 1) dyrektywy Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz. Urz. UE L 373 z 31.12.1991, str.26, z późn. zm; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 353, z późn. zm.),
- 2) dyrektywy 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.),
- 3) 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),
- 4) 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),

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia 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 09.10.2007 r, str. 1),

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej, ustawę z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.

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, 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, Nr 92, poz. 530, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 171, poz. 1016, Nr 204, poz. 1195, Nr 205, poz. 1210, Nr 208, poz. 1240 i 1241, Nr 222, poz. 1321, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454.

- 5) dyrektywy Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 57, z późn. zm.; Dz. Urz. Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, z późn. zm.),
- 6) 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 10.08.2000, str. 1—8, z późn. zm., Polskie wydanie specjalne: rozdz.7, t. 5 str. 80 – 87),
- 7) 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),
- 8) 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 09.05.2003, str. 63, z późn. zm.; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 277),
- 9) dyrektywy 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.);
- 10) 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 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.);
- 11) dyrektywę 2009/40/WE 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, str. 12, z późn. zm.),

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 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, a także działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie;”;

3) w art. 2 dodaje się pkt 60 – 79 w brzmieniu:

„60) kategoria pojazdu – klasyfikacja pojazdu według wymagań homologacyjnych;

61) nowy pojazd – pojazd fabrycznie nowy, który nie był zarejestrowany;

62) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacja Szwajcarska lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strona umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym;

- 63) pojazd kompletny – pojazd, który w celu spełnienia wymagań technicznych oraz uzyskania założonych cech użytkowych, nie wymaga kompletacji;
- 64) pojazd marki „SAM” – pojazd zbudowany przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy, konstrukcji własnej;
- 65) pojazd produkowany w małych seriach – pojazd produkowany w limitowanej liczbie, określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 70zh ust. 1;
- 66) pojazd niekompletny – pojazd, który w celu spełnienia wymagań technicznych oraz uzyskania założonych cech użytkowych powinien przejść co najmniej jeden etap kompletacji;
- 67) pojazd skompletowany – pojazd, który w celu spełnienia wymagań technicznych oraz uzyskania założonych cech użytkowych powstał w wyniku co najmniej jednego etapu kompletacji;
- 68) 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;
- 69) świadectwo homologacji typu – świadectwo homologacji typu EKG ONZ, świadectwo homologacji typu pojazdu, świadectwo homologacji typu WE;
- 70) 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 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) stanowiących załączniki do tego Porozumienia;
- 71) świadectwo homologacji typu pojazdu – dokument wydany przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzający, że typ pojazdu spełnia wymagania krajowej procedury homologacji typu pojazdu;
- 72) 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;
- 73) świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – dokument wydany przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzający, że sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz elementy tej instalacji spełniają wymagania krajowej procedury homologacji typu;
- 74) typ pojazdu – oznaczenie pojazdów jednej kategorii pojazdu, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 70zi ust. 1;
- 75) wprowadzenie do obrotu – odpłatne albo nieodpłatne przekazanie pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia lub części po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej użytkownikowi;
- 76) 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. 70zi ust. 1;
- 77) 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;

- 78) tramwaj – pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy zasilany energią elektryczną, poruszający się po szynach na drogach publicznych;
79) trolejbus – autobus przystosowany do zasilania energią elektryczną z sieci trakcyjnej.”;

3) w dziale III:

a) w rozdziale 1:

- w art. 66 w ust. 4 w pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) pojazdu, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu lub inny równoważny dokument, o którym mowa w art. 70g ust. 1, art. 70j ust. 1, art. 70zj ust. 1 albo w art. 70zl ust. 1,”

- uchyla się art. 68-70;

b) po rozdziale 1 dodaje się rozdział 1a i 1b w brzmieniu:

„Rozdział 1a

Homologacja

Art. 70a. 1. 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.

2. Spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 70zi ust. 1, potwierdza się w procedurze homologacji typu:

1) pojazdu;

2) przedmiotu wyposażenia lub części.

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

4. Obowiązek spełnienia odpowiednich wymagań technicznych dotyczy również sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, które potwierdza się w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Art. 70b. 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) sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Art. 70c. 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:

- 1) tramwaju,
- 2) trolejbusu,
- 3) pojazdu kategorii R, T₄, T₅

- jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu tego pojazdu świadectwo homologacji typu pojazdu.

3. Podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest obowiązany uzyskać świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do 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. 70d. 1. Zakazuje się wprowadzania do obrotu pojazdu bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, o którym mowa w art. 70g ust. 1 art. 70j ust. 1, art. 70zj ust. 1 albo art. 70zl ust. 1.

2. Podmiot, który wprowadzi do obrotu pojazd wbrew zakazowi określonymu w ust. 1, jest obowiązany na swój koszt wycofać ten pojazd z obrotu.

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

4. W przypadku niewycofania z obrotu pojazdu bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, o którym mowa, w art. 70g ust. 1, art. 70j ust. 1, art. 70zj ust. 1 albo art. 70zl ust. 1, właściwy organ, po nałożeniu kary, o której mowa w art. 140m ust. 1 pkt 1, określa w drodze decyzji administracyjnej pojazd, który podlega wycofaniu z obrotu oraz termin jego wycofania, a także nakazuje realizację obowiązku określonego w ust. 3. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Pojazdy wycofane z obrotu, nie mogą być ponownie wprowadzone do obrotu.

6. Zakazuje się wprowadzania do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu albo zezwolenia na dopuszczenie do obrotu.

7. Podmiot, który wprowadzi do obrotu przedmiot wyposażenia lub część wbrew zakazowi określonymu w ust. 6 jest obowiązany na swój koszt:

- 1) podać do publicznej wiadomości w środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim, informację o przedmiotach wyposażenia lub częściach objętych

obowiązkiem wycofania z obrotu wraz z terminem ich wycofania, który nie powinien być dłuższy niż czas niezbędny do prawidłowego zrealizowania obowiązków wynikających z przepisów niniejszej ustawy;

2) wycofać z obrotu przedmiot wyposażenia lub część, zgodnie z żądaniem, o którym mowa w ust. 8;

3) zniszczyć wycofany z obrotu przedmiot wyposażenia lub część, z zachowaniem przepisów o odpadach i ochronie środowiska.

8. Osoba faktycznie władająca przedmiotem wyposażenia lub częścią objętą obowiązkiem wycofania z obrotu, w terminie określonym w ust. 7 pkt 1, ma prawo żądać od podmiotu, który wprowadził do obrotu przedmiot wyposażenia lub część, odkupienia albo wymiany na nowy przedmiot wyposażenia lub część spełniające wymagania ustawy, na podstawie dokumentu potwierdzającego ich zakup.

9. W przypadku niewykonania obowiązków określonych w ust. 7, po nałożeniu kary, o której mowa w art. 140m ust. 1 pkt 3, właściwy organ, określa w drodze decyzji administracyjnej przedmiot wyposażenia lub część, który podlega wycofaniu z obrotu, termin jego wycofania, a także nakazuje realizację obowiązków określonych w ust. 7. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

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

Art. 70e. 1. Świadczenia homologacji typu albo świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem wydaje, zmienia, odmawia wydania lub cofa, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw transportu.

2. Wydanie lub zmiana świadectwa homologacji typu albo świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem następuje za opłatą, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1600 zł.

3. Wydanie lub zmiana świadectwa homologacji typu albo świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, następuje na wniosek odpowiednio producenta albo podmiotu dokonującego montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. 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. 70zi 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) informacje i instrukcję, określające warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska – o ile występują;
- 6) instrukcję montażu - w przypadku świadectw homologacji typu, o których mowa w art. 70b pkt 2 lit. b;
- 7) kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu – jeżeli są wymagane;
- 8) oświadczenie o wpisie do rejestru przedsiębiorców albo 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,
 - c) wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
- 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:
 - a) produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części, z typem podlegającym procedurze homologacji,
 - b) sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, w ramach kategorii pojazdów objętych procedurą homologacji.
 - 12) wykaz stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – jeżeli jest wymagany;
 - 13) wykaz zakładów montujących instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem – jeżeli jest wymagany.
4. Wniosek o wydanie zmiany do świadectwa homologacji typu, składa się wyłącznie w państwie, które wydało to świadectwo homologacji typu.
5. Minister właściwy do spraw transportu może w uzasadnionych przypadkach, wezwać producenta do przedstawienia dodatkowych informacji niezbędnych do określenia zakresu wymaganych badań lub do uproszczenia ich przeprowadzania.

Art. 70f. 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. 70t ust. 1.
3. W terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu 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, minister właściwy do spraw transportu 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. 66 ust. 1-1b oraz art. 66a.
5. Po wydaniu świadectwa homologacji typu pojazdu, o którym mowa w ust. 4, minister właściwy do spraw transportu 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, minister właściwy do spraw transportu 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, minister właściwy do spraw transportu:
 - 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. 70g. 1. Minister właściwy do spraw transportu, 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 oraz dokumenty określone w art. 70e ust. 3 pkt 2-5, 8, 10 lit. a i b.

4. Uznanie, o którym mowa w ust. 1, wydane na dany typ pojazdu następuje za opłatą, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 400 zł.

5. Producent jest obowiązany powiadomić ministra właściwego do spraw transportu, w odniesieniu do świadectwa homologacji typu pojazdu stanowiącego podstawę uzyskania uznania, o którym mowa w ust. 1, o okolicznościach, o których mowa w art. 70l ust. 4-6.

6. Minister właściwy do spraw transportu uchyla decyzję o uznaniu, o której mowa w ust. 1, w przypadku:

- 1) wystąpienia okoliczności, o których mowa w art. 70l:
 - a) ust. 4 i 5 – w całości,
 - b) ust. 6 – w zakresie wariantu lub wersji w ramach których uznane świadectwo homologacji typu pojazdu wygasło;
- 2) nieusunięcia zagrożeń, o których mowa w art. 70p ust. 1;
- 3) nieuwzględnienia zastrzeżeń, o których mowa w art. 70p ust. 3 pkt 3.

Art. 70h. 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, przekazać ministrowi właściwemu do spraw transportu, celem weryfikacji, dane i informacje o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu lub jego zmianie oraz wykaz danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu. Wysokość opłaty nie może przekroczyć 400 zł za jedno świadectwo homologacji typu WE pojazdu lub jego zmiany.

Art. 70i. 1. Minister właściwy do spraw transportu 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. 70e 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 1,
 - 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 1,
 - c) warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 4) świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – jeżeli protokół z badania homologacyjnego sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem wraz ze sprawozdaniem potwierdza, że:
 - a) elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiadają wymaganiom technicznym określonym w niniejszym rozdziale i regulaminach EKG ONZ,
 - b) sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiadają wymaganiom technicznym określonym w rozdziale 1 i regulaminach EKG ONZ,
 - c) elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiadają 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 minister właściwy do spraw transportu wydaje świadectwo homologacji typu

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, z 2010 r. Nr 28, poz. 145 i Nr 76, poz. 489 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 322.

WE, jeżeli producent posiada upoważnionego przedstawiciela na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, do reprezentowania go w sprawach homologacji.

Art. 70j. 1. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek producenta, udziela, w drodze decyzji administracyjnej, 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 państw członkowskich Unii Europejskiej, dla limitowanej liczby pojazdów określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 70zi ust. 3.

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 świadectwa zgodności, kopię świadectwa zgodności WE albo wykaz numerów VIN pojazdów objętych wnioskiem;
- 3) 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. 70k. 1. Minister właściwy do spraw transportu odmawia wydania:

- 1) świadectwa homologacji typu – w przypadku gdy:
 - a) pojazd, przedmiot wyposażenia lub część nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 70i ust. 1 pkt 1 - 3,
 - b) zostało wydane świadectwo homologacji typu WE przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, na dany typ;
- 2) świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – w przypadku gdy elementy instalacji oraz sposób montażu nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 70i 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. Minister właściwy do spraw transportu odmawia zmiany świadectwa homologacji typu w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2.
3. Minister właściwy do spraw transportu może odmówić wydania świadectwa homologacji typu WE, jeżeli stwierdzi, że typ pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska, pomimo, iż spełnia wymagania, o których mowa w art. 70i ust. 1 pkt 1 – 3.

Art. 70l. 1. Producent jest obowiązany niezwłocznie powiadomić ministra właściwego do spraw transportu 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 lub części.
2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, minister właściwy do spraw transportu dokonuje oceny zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego świadectwa a następnie niezwłocznie informuje producenta o:
- 1) konieczności uzyskania zmiany tego świadectwa po przeprowadzeniu badań homologacyjnych albo bez przeprowadzenia tych badań;
 - 2) konieczności uzyskania nowego świadectwa, jeżeli zakres zmian wykracza poza istotne cechy dla danego typu pojazdu określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70zi ust. 1; albo
 - 3) braku potrzeby zmiany danych i informacji zawartych w uprzednio wydanym świadectwie.
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, stosuje się odpowiednio art. 70e.
4. 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:
 - a) pkt 1 lit. a, jeżeli producent nie uzyska zmiany tego świadectwa albo uzyska nowe świadectwo,
 - b) pkt 2;
 - 2) jeżeli upłynął termin jego ważności.
5. Świadectwo homologacji typu pojazdu, o którym mowa w art. 70f ust. 4 wygasa, jeżeli zostało wydane świadectwo homologacji typu WE pojazdu.
6. 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. 70m. 1. Minister właściwy do spraw transportu cofa świadectwo homologacji typu wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku:

- 1) negatywnego wyniku kontroli zgodności:
 - a) produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części,
 - b) sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do 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. 70p ust. 1.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, minister właściwy do spraw transportu wzywa producenta do usunięcia niezgodności, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania. W przypadku nieusunięcia niezgodności w tym terminie, minister właściwy do spraw transportu cofa świadectwo homologacji typu.

Art. 70n. 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 Unii Europejskiej i uznanego w trybie art. 70g 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. Podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest obowiązany wystawić wyciąg ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – dla każdego pojazdu w którym dokonano montażu tej instalacji.
4. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 i 3, wydaje się właścicielowi pojazdu.
5. Wtórnik dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 3, wydaje, na wniosek zainteresowanego, podmiot, który je wydał.

Art. 70o. 1. Producent pojazdu jest obowiązany udostępnić producentowi przedmiotu wyposażenia lub części, dane i informacje niezbędne do uzyskania świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska.

2. Producent pojazdu ma prawo zobowiązać producenta przedmiotu wyposażenia lub części do ochrony poufności wszelkich niejawnych informacji, o których mowa w ust 1, w tym dotyczących praw 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. 70p. 1. Jeżeli producent, który uzyskał świadectwo homologacji typu WE pojazdu, stwierdził 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 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 ministrem właściwym do spraw transportu;

3) informuje właściciela pojazdu lub posiadacza pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5, 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, minister właściwy do spraw transportu:

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. Minister właściwy do spraw transportu 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 ministra właściwego do spraw transportu o:

1) realizacji działań w celu usunięcia stwierdzonych zagrożeń w terminach wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu;

2) zakończeniu działań, przedstawiając sprawozdanie z przeprowadzonych działań.

6. W przypadku stwierdzenia zagrożeń, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu 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 ministra właściwego do spraw transportu świadectwa homologacji typu WE pojazdu, minister właściwy do spraw transportu informuje producenta o stwierdzonych zagrożeniach. Przepisy ust. 1 – 5 stosuje się odpowiednio.

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

Art. 70q. 1. Minister właściwy do spraw transportu 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. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje informację Komisji Europejskiej o:

1) cofnięciu świadectwa homologacji typu WE pojazdu w przypadku, niewykonania przez producenta czynności, o których mowa w art. 70p 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. Minister właściwy do spraw transportu, 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. 70r. 1. Minister właściwy do spraw transportu przeprowadza kontrolę zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub kontrolę zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do 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. 70e ust. 3 pkt 11 lit. a;
 - 2) przed wydaniem świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem w zakresie sposobu i metod zapewnienia zgodności sposobu montażu, wskazanych w deklaracji, o której mowa w art. 70e ust. 3 pkt 11 lit. b;
 - 3) w przypadku uzyskania informacji o:
 - a) wyprodukowaniu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części niezgodnie z warunkami określonymi w odpowiednim świadectwie homologacji typu, wydanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) dokonaniu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem niezgodnie z warunkami określonymi w odpowiednim świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, wydanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Minister właściwy do spraw transportu przeprowadza kontrolę zgodności produkcji, o której mowa w ust. 1 pkt 1, 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. Minister właściwy do spraw transportu, może upoważnić jednostkę uprawnioną do wykonywania badań homologacyjnych do przeprowadzenia kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia, części lub kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Art. 70s. 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, minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie przekazuje te zastrzeżenia do właściwego organu państwa, które wydało świadectwo homologacji typu WE.

Art. 70t. 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”.

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

- 1) w zakresie homologacji:
 - a) przeprowadzanie badań homologacyjnych typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem,
 - b) przeprowadzanie kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub kontrola zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;

- 2) w zakresie dopuszczenia jednostkowego pojazdu – przeprowadzanie badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych pojazdów, w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) w zakresie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu – przeprowadzanie badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez przedmiot wyposażenia lub część.

3. Koszty:

- 1) badań homologacyjnych,
- 2) kontroli zgodności produkcji,
- 3) kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem,
- 4) badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez przedmiot wyposażenia lub część

- pokrywa producent albo podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

4. Koszty badań potwierdzających spełnienie odpowiednio warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu pokrywa producent, importer lub właściciel pojazdu.

Art. 70u. 1. Jednostka uprawniona przeprowadza badania homologacyjne na wniosek odpowiednio producenta albo podmiotu dokonującego montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

2. Do wniosku producent albo podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem załącza:

- 1) opis techniczny sporządzony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 70zi ust. 1;
- 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;
- 4) instrukcję obsługi pojazdu z zamontowaną instalacją przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem – jeżeli jest wymagana;
- 5) dokumenty potwierdzające, że podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz jego zakłady montujące posiadają wieloskładnikowy analizator spalin i przyrząd do badania szczelności tej instalacji - jeżeli są wymagane;

3. Z przeprowadzonego badania homologacyjnego jednostka uprawniona sporządza:

- 1) protokół wraz ze sprawozdaniem - w przypadku badań homologacyjnych typu pojazdu oraz sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, albo
- 2) sprawozdanie zawierające wyniki tego badania - w przypadku przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 70w. 1. Wyznaczenia jednostki uprawnionej dokonuje minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek zainteresowanego podmiotu, po uiszczeniu opłaty, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 40000 zł. W uprawnieniu 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 oświadczenie potwierdzające spełnienie warunków, o których mowa w ust. 2.
4. Minister właściwy do spraw transportu przed wydaniem uprawnienia, przeprowadza kontrolę zainteresowanego podmiotu w zakresie spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2.
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. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek zainteresowanego podmiotu, wydaje zmianę uprawnienia, o którym mowa w ust. 1.
7. 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.
8. 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 dokonaniu przez ministra właściwego do spraw transportu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 7.
9. 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. 70x. 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. 70w ust. 2;
- 3) przeprowadza kontrolę jednostki uprawnionej w przypadku zawiadomienia o zmianie stanu faktycznego w zakresie warunków, o których mowa art. 70w ust. 2 pkt 3;

3. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie oceniające z przeprowadzonej kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 2 i 3, 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.

Art. 70y. Minister właściwy do spraw transportu cofa, w drodze decyzji administracyjnej, uprawnienie, o którym mowa w art. 70w ust. 1, w przypadku stwierdzenia że jednostka uprawniona:

- 1) nie spełnia warunków określonych w art. 70w ust. 2;
- 2) nie usunęła naruszeń, o których mowa w art. 70x 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. 70z. 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 09.10.2007 r., str. 1, z późn. zm.), jest obowiązany uzyskać dla nich zezwolenie na dopuszczenie do obrotu.

2. Zezwolenie na dopuszczenie do obrotu wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, minister właściwy do spraw transportu, na wniosek producenta, jeżeli przedmiot wyposażenia lub część odpowiada wymaganiom określonym w przepisach Unii Europejskiej. Wysokość opłaty nie może przekroczyć 160 zł.

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) oświadczenie o wpisie do rejestru przedsiębiorców albo 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. 70za. 1. Producent niezwłocznie zawiadamia ministra właściwego do spraw transportu o wszelkich zmianach warunków stanowiących podstawę wydania zezwolenia na dopuszczenie do obrotu.

2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu dokonuje oceny zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego zezwolenia na dopuszczenie do obrotu a następnie niezwłocznie informuje producenta o:

1) konieczności uzyskania zmiany tego zezwolenia po przeprowadzeniu badań albo bez przeprowadzenia badań;

2) braku potrzeby zmiany danych i informacji zawartych w uprzednio wydanym zezwoleniu.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 pkt 1, stosuje się odpowiednio art. 70z.

Art. 70zb. Producent jest obowiązany zapewnić, że przedmiot wyposażenia lub część będą produkowane zgodnie z warunkami stanowiącymi podstawę do wydania zezwolenia.

Art. 70zc. 1. Minister właściwy do spraw transportu 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, minister właściwy do spraw transportu, wzywa producenta do usunięcia braków, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania. W przypadku nieusunięcia braków minister właściwy do spraw transportu cofa zezwolenie.

4. Minister właściwy do spraw transportu, może upoważnić jednostkę uprawnioną do wykonywania badań homologacyjnych do przeprowadzenia kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia lub części.

Art. 70zd. Przepisy art. 70a – 70m, art. 70q ust. 1 i art. 70r 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. 70ze. Opłaty, o których mowa w art. 70e ust. 2, art. 70g ust. 4 art. 70h, art. 70w ust. 1 oraz art. 70z ust. 2, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 70zf. Prawa i obowiązki producenta, o których mowa w:

1) art. 70c ust. 1, 2 i 4, art. 70d ust. 1-5 i ust. 10, art. 70e, art. 70f, art. 70g, art. 70h, art. 70i ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 70j, art. 70k ust. 1 pkt 1 i 3 i ust. 2, art. 70l, art. 70m ust. 1 pkt 1 lit. a, pkt 2 i 3 i ust. 2, art. 70n, art. 70o ust. 1 i 2, art. 70p, art. 70r ust. 1 pkt 1, pkt 3 lit. a i ust. 2-4, art. 70u stosuje się do podmiotu dokonującego zabudowy pojazdu;

2) art. 70c-70h, art. 70i ust. 1, art. 70j-70n, art. 70u, art. 70z, art. 70za-70zc stosuje się do podmiotu wprowadzającego do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd oraz przedmioty ich wyposażenia lub części.

Art. 70zg. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu, o którym mowa w art. 70h oraz sposób ich przekazywania przez producenta, a także wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach,
- 2) wysokość opłaty za przekazanie danych i informacji, o których mowa w art. 70h
- uwzględniając jednolity system przekazywania danych i informacji, konieczność zapewnienia sprawnego funkcjonowania procesu rejestracji i ewidencji pojazdów oraz koszty administracyjne z tym związane.

Art. 70zh. 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. 70w ust. 1, w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia;
 - 2) sposób i tryb przeprowadzania kontroli, o której mowa w art. 70w ust. 4 oraz art. 70x ust. 2 pkt 2 i 3;
 - 3) wzór sprawozdania oceniającego, o którym mowa w art. 70x ust. 3;
 - 4) wysokość opłaty za wydanie uprawnienia, o którym mowa w art. 70w ust. 1.
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:
- 1) 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. 70zi. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurach homologacji typu oraz sposób przeprowadzania tych procedur; |
 - 2) limity pojazdów kwalifikowanych do małej serii;
 - 3) szczegółowe czynności organów w procedurach 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,
 - b) uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu, o której mowa art. 70g ust. 4 .
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

- 1) przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską postanowienia ratyfikowanych umów międzynarodowych, w zakresie 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 sposób ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzory dokumentów z tym związanych, uwzględniając przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczpospolitą Polską postanowienia ratyfikowanych umów międzynarodowych, dotyczące pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części oraz zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.

4. Minister właściwy do spraw transportu może określić, 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
- uwzględniając 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.

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

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 2) szczegółowe czynności organów w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 3) zakres i sposób przeprowadzania:
 - a) badań homologacyjnych,
 - b) kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 4) wzory dokumentów związanych z homologacją sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 5) wysokość opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 5, minister uwzględnia:

- 1) postanowienia wiążących Rzeczpospolitą Polską ratyfikowanych umów międzynarodowych, w zakresie homologacji przedmiotów wyposażenia lub części;
- 2) koszty wydania lub zmiany świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem w zależności od zakresu tego świadectwa;
- 3) koszty kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;

- 4) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;
- 5) zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.

Rozdział 1b

Dopuszczenie jednostkowe pojazdu

Art. 70zj. 1. Spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, potwierdza się dopuszczeniem jednostkowym pojazdu.

2. Dopuszczeniu jednostkowemu pojazdowi podlega nowy pojazd:

- 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;
- 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.

3. Dopuszczenia jednostkowego pojazdu nie stosuje się do tramwaju i trolejbusu.

Art. 70zk. 1. Dopuszczenia jednostkowego pojazdu udziela, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw transportu, za opłatą, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 800 zł.

2. Dopuszczenia jednostkowego pojazdu, udziela się na wniosek producenta, importera, właściciela pojazdu albo ich upoważnionego przedstawiciela, posiadającego siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

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

- 1) opis techniczny sporządzony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 70zp ust. 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.

Art. 70zl. 1. Dopuszczenie jednostkowe pojazdu udzielone na dany pojazd przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z krajową procedurą, uznaje minister właściwy do spraw transportu 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, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 800 zł.

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. Minister właściwy do spraw transportu może zwrócić się o dodatkowe informacje o udzielonym dopuszczeniu jednostkowym pojazdowi do właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

5. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek właściwego organu państwa członkowskiego Unii Europejskiej, udostępnia temu organowi informacje o udzielonym dopuszczeniu jednostkowym pojazdowi.

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, minister właściwy do spraw transportu, na wniosek producenta lub właściciela pojazdu, wydaje dokument wskazujący przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Art. 70zm. 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.

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

- 1) opis techniczny pojazdu według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 70zp 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. 70zn. Przepisy art. 70zj – 70zm 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. 70zo. Opłaty, o których mowa w art. 70zk ust. 1 oraz art. 70zl ust. 2, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 70zp. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres wymagań technicznych 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 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.

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) koszty czynności administracyjnych oraz koszty związane z udzieleniem dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 4) koszty czynności związanych z przeprowadzaniem badania potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Art. 70zr. Maksymalne stawki opłat, o których mowa w art. 70e ust. 2, art. 70g ust. 4, art. 70h, art. 70w ust. 1, art. 70z ust.2, art. 70zk ust.1 i art. 70zl ust. 2 ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanemu przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w formie komunikatu, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

4) w art. 71 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Pojazd sprowadzony z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej, po dokonaniu ostatecznej odprawy celnej przywózowej, dopuszcza się do ruchu na okres 30 dni.”;

5) w art. 72:

a) w ust. 1 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) świadectwa zgodności WE albo świadectwa zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, albo dopuszczenie jednostkowe pojazdu - jeżeli są wymagane,

4) zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane albo dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego.”;

b) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W przypadku pojazdu sprowadzanego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim zamiast dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, dopuszcza się przedstawienie innego dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu, wydanego przez organ właściwy do rejestracji pojazdów w tym państwie.”;

6) w art. 74 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na wniosek jednostki uprawnionej lub jednostki badawczej producenta pojazdu, jego wyposażenia lub części - w celu umożliwienia odpowiednich badań;”;

7) w art. 79 w ust. 1 dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) wycofania pojazdu z obrotu, o którym mowa w art. 70d ust. 5.”;

8) w art. 81 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności albo 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, 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 uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.”;

9) uchyla się art. 86a;

10) w art. 129 w ust. 2 w pkt 8 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) korzystania z pojazdu zarejestrowanego w kraju niebędącym państwem członkowskim, jeżeli kierujący nim nie okazał dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia,”;

11) po dziale Va dodaje się dział Vb w brzmieniu:

„Dział Vb
Kary pieniężne

Art. 140m 1. Kto:

- 1) wbrew przepisowi art. 70d ust. 1 wprowadził do obrotu pojazd bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, o których mowa w art. 70g ust. 1, art. 70j ust. 1, art. 70zj ust. 1 albo art. 70zl ust. 1,
 - 2) wbrew przepisowi art. 70d ust. 5 ponownie wprowadził do obrotu pojazdy wycofane z obrotu,
 - 3) wbrew przepisowi art. 70d ust. 6 wprowadził do obrotu przedmiot wyposażenia lub część
 - podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 25 % wartości sprzedaży wynikającej z wprowadzenia do obrotu tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.
2. Kto wbrew obowiązkowi nie wykonuje decyzji, o których mowa w art. 70d ust. 4 lub ust. 9, podlega karze pieniężnej w wysokości nie większej niż 50 % wartości sprzedaży wynikającej z wprowadzenia do obrotu tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 140n. 1. Kary pieniężne, w sprawach określonych w art. 140m, nakładane są w drodze decyzji administracyjnej.

2. Kary pieniężne, o których mowa w:

1) art. 140m za wprowadzenie do obrotu albo niewycofanie z obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, o których mowa w art. 70c ust. 1 i ust. 2 pkt 3 przeznaczonych dla konsumentów, nakłada właściwy organ Inspekcji Handlowej;

2) art. 140m za wprowadzenie do obrotu albo niewycofanie z obrotu pojazdów, o których mowa w art. 70c ust. 1 i ust. 2 pkt 1 i 2, nieprzeznaczonych dla konsumentów, nakłada minister właściwy do spraw transportu.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2, stanowią dochód budżetu państwa.

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 odrębny rachunek bankowy budżetu państwa, 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. 140m, 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.⁵⁾);

12) dodaje się załącznik stanowiący załącznik do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1219, z późn. zm.⁶⁾ 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 322) w art. 3 w ust. 1 dodaje się pkt 1d w brzmieniu:

„1d) kontrola pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych, o których mowa w art. 70b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.)”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.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. 70zi ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.⁸⁾) w załączniku do ustawy:

⁵⁾ 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, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 57, poz. 355, Nr 127, poz. 858, Nr 142, poz. 961, Nr 182, poz. 1228, Nr 197, poz. 1306 oraz z 2011 r. Nr 34, poz. 173, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 781, Nr 171, poz. 1016 i Nr 199, poz. 1175.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 322, Nr 106, poz. 622 oraz Nr 153, poz. 903.

⁷⁾ 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.

- 1) w Części I uchyla się ust. 38;
- 2) w Części III:
 - a) ust. 13 otrzymuje brzmienie:

1	2	3	4
	„13. Zezwolenia oraz upoważnienia wydane na podstawie przepisów o ruchu drogowym, z zastrzeżeniem ust. 13a:		
	1) na wykonywanie działalności gospodarczej,	433 zł	
	2) pozostałe	48 zł	

- a. po ust. 13 dodaje się ust. 13a w brzmieniu:

	„13a. Zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji	1537 zł ⁸⁾	
--	---	-----------------------	--

Art. 5 Obowiązek, o którym mowa w art. 70c ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą uznaje się za spełniony, jeżeli producent pojazdów kategorii pojazdów M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, O₁, O₂, O₃, O₄ uzyska w odniesieniu do tych pojazdów - świadectwo homologacji typu pojazdu przed upływem terminu określonego w załączniku nr XIX 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 09.10.2007 r., str. 1, z późn. zm.).

Art. 6. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy:

- 1) świadectwa homologacji typu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia;
- 2) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, zachowują ważność;
- 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.

⁸⁾ 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, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 22, poz. 120, Nr 57, poz. 466 i Nr 72, poz. 619, z 2010 r. Nr 8, poz. 51, Nr 81, poz. 531, Nr 107, poz. 679 i Nr 167, poz. 1131 oraz z 2011 r. Nr 75, poz. 398, Nr 106, poz. 622, Nr 112, poz. 654 i Nr 171, poz. 1016.

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 ustawy, o której mowa w art. 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. 7. 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. 8. Do spraw wszczętych a nie zakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9. 1. Maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy, w okresie 10 lat, wynosi 8 890 752 zł, z tym że w:

L.p.	Rok	Kwota wydatków ministra właściwego do spraw transportu	Kwota wydatków Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz wojewodów	Suma wydatków budżetu państwa w danym roku wynikająca z kolumn 3 i 4
1	2	3	4	5
1.	2012 r.	0 zł	0 zł	0 zł
2.	2013 r.	745 430 zł	388 075 zł	1 133 505 zł
3.	2014 r.	676 500 zł	172 302 zł	848 802 zł
4.	2015 r.	693 413 zł	176 610 zł	870 023 zł
5.	2016 r.	710 748 zł	181 025 zł	891 773 zł
6.	2017 r.	728 517 zł	241 216 zł	969 733 zł
7.	2018 r.	843 386 zł	381 641 zł	1 225 027 zł
8.	2019 r.	765 398 zł	194 564 zł	959 962 zł
9.	2020 r.	784 533 zł	199 233 zł	983 766 zł
10.	2021 r.	804 146 zł	204 015 zł	1 008 161 zł
SUMA		6 752 071 zł	2 138 681 zł	8 890 752 zł

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, zostanie zastosowany co najmniej jeden z mechanizmów korygujących :

- 1) obniżenie kosztów realizacji zadań publicznych poprzez racjonalizację zatrudnienia;
- 2) wykorzystanie innych rozwiązań organizacyjno-prawnych w zakresie zadań dotyczących homologacji i dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) racjonalizacja częstotliwości wykonywania zadań kontrolnych;
- 4) zastosowanie innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania Inspekcji Handlowej.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiedzialnym za wdrożenie mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw transportu.

4. W przypadku wdrożenia mechanizmów korygujących, zgodnie z ust. 4, określone działania odpowiednio do zakresu swojej właściwości podejmują:

- 1) minister właściwy do spraw transportu;
- 2) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
- 3) wojewodowie.

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od dnia ogłoszenia.

Załącznik do ustawy z dnia ... 2011 r.
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym
oraz niektórych innych ustaw
poz. (...)

Załącznik do ustawy z dnia 20 czerwca 1997r.
– Prawo o ruchu drogowym

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.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz 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 (Dz. U. UE. L. 07.263.1). Dyrektywa określa szczegółowe wymagania techniczne, homologacyjne, proceduralne, celem dopuszczenia nowych typów pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części, do ruchu drogowego. Celem Dyrektywy jest doprowadzenie do sytuacji, w której stosowane w każdym państwie UE osobne procedury homologacji typu pojazdu 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.

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 zharmonizowane w ramach Unii Europejskiej procedury badań homologacyjnych i wydawania świadectw homologacji.

Homologacja jest procedurą zatwierdzenia przez właściwą władzę (władza homologacyjna) typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części. Obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu odnosi się wyłącznie do pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części. dla których określono wymagania w regulaminach EKG ONZ oraz dyrektywach UE. W Polsce funkcję władzy homologacyjnej wypełnia minister właściwy do spraw transportu, obecnie Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Nowy typ pojazdu, przedmiot wyposażenia i części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium RP, powinien spełniać wymagania techniczne odpowiednie dla danej kategorii pojazdu. Spełnienie tych wymagań potwierdza się w procedurze homologacji typu. Zgodnie z art. 70a procedura homologacji typu odnosi się do:

1. pojazdu;
2. przedmiotu wyposażenia i części.

Procedura homologacji typu pojazdu odnosi się do każdego nowego typu pojazdu, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Potwierdzeniem spełnienia wymagań obowiązujących w ww. procedurze jest wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu dla:

- 1) pojazdu:
 - a) świadectwa homologacji typu WE pojazdu – dla pojazdów objętych zharmonizowaną procedurą w ramach UE,
 - b) świadectwa homologacji typu pojazdu – dla pojazdów objętych krajową procedurą.
- 2) przedmiotu wyposażenia lub części:
 - a) świadectwo homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części – dla przedmiotów wyposażenia lub części objętych wymaganiami zawartymi w dyrektywach UE;
 - b) świadectwo homologacji typu EKG ONZ – przedmiotu wyposażenia lub części objętych wymaganiami zawartymi w regulaminach EKG ONZ.

Obowiązek spełnienia odpowiednich wymagań technicznych odnosi się również do sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, które potwierdza się w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Badania homologacyjne w powyższym zakresie przeprowadzane będą przez jednostki uprawnione, wyznaczone przez ministra właściwego do spraw transportu.

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. 1 pkt 3** wprowadzono nowe definicje niezbędne do dostosowania polskiego prawodawstwa do zapisów implementowanej dyrektywy 2007/46/WE. W tym celu wprowadzono m.in. definicje świadectw homologacji, kategorii pojazdu, pojazdu produkowanego w małych seriach, pojazdu z końcowej partii produkcji, typu/wariantu/wersji pojazdu. Definicje te zostały użyte w rozdziale 1a – Homologacja.

Projekt ustawy, 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, M₁, 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 uznawane 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 przepisach przejściowych projektu ustawy. **Art. 6** projektu odsyła do załącznika Nr XIX do dyrektywy 2007/46/WE, który w określonych terminach wprowadza obowiązek dostosowania się do wymagań tej dyrektywy, a w konsekwencji do stopniowego zastąpienia w odniesieniu do pojazdów kategorii M, N, O krajowych świadectw homologacji - świadectwami wydanymi zgodnie ze zharmonizowaną unijną procedurą homologacji typu. Art. 70c ust. 1 analogicznie jak do pojazdów wprowadza obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części. W tym przypadku nie obowiązują krajowe regulacje, a producenci mogą w dalszym ciągu uzyskiwać unijne świadectwa homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części lub alternatywnie świadectwo homologacji typu EKG ONZ (art. 70c ust. 4 pkt 5).

W **art. 70d-70g** określono procedurę postępowania związanego z uzyskaniem świadectw homologacji.

Na podstawie projektowanego **art. 70g** ustawy, wprowadza się 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.

W **art. 70j** projektu zawarta została procedura wydania przez ministra właściwego do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdów z końcowej partii produkcji. Decyzje takie wydaje się dla pojazdów wyprodukowanych w okresie ważności świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu i znajdujących się na terytorium Unii Europejskiej, dla limitowanej liczby pojazdów. W ust. 3 art. 70j wskazuje się ponadto szczegółowe terminy ważności wydawanych decyzji, w odniesieniu do poszczególnych kategorii pojazdów. Procedura ta ma na celu umożliwienie producentom wyprzedania zapasów magazynowych.

Projekt ustawy wprowadza pojęcie „świadectwa zgodności” (**art. 70n**), które zastąpi obowiązujące obecnie w przepisach prawnych pojęcie „wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu”, które stosuje się w ramach 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. 70p** 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 **70p** 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.

W proponowanym brzmieniu **art. 70r** dotyczy procedury kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Procedura ta jest konsekwencją 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. 70t**). Dana jednostka obowiązana jest spełniać warunki określone w art. 70w 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. 70t 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.

Zgodnie z **art. 70zj** projektu ustawy, spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, potwierdza się dopuszczeniem jednostkowym pojazdu. Obowiązkowi uzyskania dopuszczenia jednostkowego pojazdu podlegać będzie nowy pojazd:

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 liczbie 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.

Dotychczasowe przepisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym zwalniały pojazdy wyprodukowane lub importowane w liczbie jednej sztuki rocznie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji w odniesieniu do danego typu pojazdu. 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 liczbie jednej sztuki rocznie, które budzi także zastrzeżenia Komisji Europejskiej.

Procedura dopuszczenia jednostkowego pojazdu stanowi procedurę alternatywną do procedury homologacji typu pojazdu. W ramach tej procedury, badaniu podlega nie typ pojazdu, ale konkretny pojazd. W ramach tej procedury, każde państwo członkowskie UE określa krajowe wymagania, które określają wymagania techniczne, jakie ma spełnić pojazd. Mogą to być wybrane badania, sprawdzenia zawarte w dyrektywach/regulaminach EKG ONZ dotyczących przedmiotów wyposażenia i części, lub przepisy państw trzecich, np. Stanów Zjednoczonych. 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)

Na podstawie art. 24 dyrektywy 2007/46/WE państwa członkowskie UE mogą w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego wyłączyć stosowanie niektórych przepisów dyrektyw lub aktów prawnych wymienionych w załączniku IV do dyrektywy 2007/46/WE. 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.

Dodatkowo w wyniku wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE, w **art. 70z1** 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. 70zp ust. 1**) zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakresu wymagań technicznych 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.

Jako konsekwencję wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE, która w art. 46 zobowiązuje państwa członkowskie UE 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. 70d ust. 1 i 6**). W **art. 70d 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. minister właściwy do spraw transportu oraz właściwy organ Inspekcji Handlowej, będą uprawnione do wydawania decyzji administracyjnych dotyczących wycofania z obrotu określonego pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części (**art. 70d ust. 4 i ust. 9**), które zostały, wprowadzone do tego obrotu bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu. Organy te będą również właściwe do nakładania kar pieniężnych za niewycofanie z obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części (**art. 140m ust. 1, art. 140n**).

Minister właściwy do spraw transportu będzie uprawniony do nakładania kar pieniężnych w przypadku pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części nieprzeznaczonych dla konsumentów natomiast właściwy organ Inspekcji Handlowej będzie uprawniony do nakładania kar pieniężnych w przypadku pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów.

Art. 70d ust. 1 projektu nakłada ustawowy obowiązek wycofania z obrotu pojazdu przez podmiot, który wprowadził do obrotu ten pojazd bez wymaganego świadectwa homologacji lub innego równoważnego dokumentu. Ten sam ustawowy obowiązek został nałożony w odniesieniu do przedmiotu wyposażenia lub części (**art. 70d ust. 6**). **Art. 70d ust. 4** projektu wprowadza regulację, w myśl której właściwy organ po nałożeniu kary pieniężnej za wprowadzenie do obrotu pojazdu, bez świadectwa homologacji lub innego równoważnego dokumentu, będzie wydawał decyzję administracyjną wskazującą jaki pojazd, powinien zostać wycofany z obrotu oraz termin tego wycofania. Pomimo nałożenia ustawowego obowiązku, o którym mowa w **art. 70d ust. 1** (analogicznie w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części – **art. 70d ust. 6**), konieczne jest wydanie decyzji administracyjnej, która ma na celu dookreślenie ustawowego obowiązku, poprzez wskazanie właściwego podmiotu, który będzie zobowiązany do wycofania z obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części. Ponadto sformalizowanie obowiązku wycofania z obrotu da adresatowi tej decyzji możliwość odwołania się od niej. Należy zauważyć, iż w odniesieniu do pojazdu, możliwa jest jego pełna identyfikacja od momentu wprowadzenia do obrotu. W przypadku przedmiotów wyposażenia lub części, ich identyfikacja w obrocie jest często bardzo utrudniona, a nawet niemożliwa, stąd obowiązek wycofania ograniczono do tych

części odnośnie których osoba faktycznie nimi władająca wystąpi do producenta o ich odkupienie albo wymianę (art. 70d ust. 7 i 8).

W pierwszej kolejności podmiot, który wprowadzi do obrotu pojazd albo przedmioty wyposażenia lub części bez wymaganego dokumentu, będzie podlegał karze pieniężnej zgodnie z **art. 140 m ust. 1**. Następnie zgodnie z **art. 70d (ust. 4 i 9)** podmiot ten będzie zobowiązany do wycofania takich pojazdów albo przedmiotów wyposażenia lub części, a ustawowy obowiązek wycofania zostanie doprecyzowany w drodze decyzji administracyjnej właściwego organu. W przypadku nie wykonania tej decyzji, czyli *de facto* niewycofania z obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części objętych tą decyzją, podmiot ten będzie podlegał karze pieniężnej wynikającej z **art. 140m ust. 2**. W przypadku kary pieniężnej określonej w **art. 140m ust. 2** w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części, będzie ona nakładana w przypadku niewycofania tych przedmiotów wyposażenia, części, które zostały objęte żądaniem osoby faktycznie nimi władającej, skierowanym do producenta do ich odkupienia albo wymiany.

Minister właściwy do spraw transportu wydaje świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Procedura ta potwierdza, że podmiot dokonujący takiego montażu działa w zakresie uzyskanej homologacji i dokonuje montażu takiej instalacji zgodnie z warunkami określonymi w tej homologacji. Odrębną kwestią jest przewidziany w tej procedurze obowiązek stosowania elementów i zespołów instalacji homologowanych na zgodność z regulaminami EKG ONZ nr 67 lub 110. W tym zakresie w stosunku do podmiotu dokonującego montażu instalacji gazowej będzie miała zastosowanie procedura przewidziana w art. 70d w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia i części.

Art. 70d 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.

Do postępowania w sprawach wycofania z obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, zastosowanie będą miały przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Projektowana ustawa przewiduje zmiany w niektórych ustawach pod kątem dostosowania ich do 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 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.) wprowadzono nowe brzmienie art. 28 ust. 2a w celu zapewnienia spójności z projektem.

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 i III dokonuje się zmian pod kątem dostosowania do terminologii projektu.

W związku z koniecznością ogłoszenia przedmiotowego projektu ustawy razem z pakietem aktów wykonawczych stanowiących jego integralną część, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania nowego systemu homologacji typu, w art. 10 projektu wprowadzono *termin wejścia* w życie ustawy po upływie trzech miesięcy od dnia jej ogłoszenia. Termin ten podyktowany jest koniecznością przeprowadzenia procedury legislacyjnej niezbędnej do przyjęcia aktów wykonawczych tak, aby weszły one w życie równoległe terminem określonym w ustawie.

Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw powstał na skutek wyłączenia z projektu ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego zapisów związanych z implementacją po prawodawstwa polskiego dyrektywy 2007/46/WE. Podjęte w tym zakresie działania miały na celu umożliwienie pilnego w ramach kończącej się kadencji Sejmu i Senatu, procedowania tego dokumentu i wywiązania się Polski wobec Unii Europejskiej z obowiązku dostosowania regulacji krajowych do unijnych.

Projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy zgłosiła Koalicja na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców, wpisana do prowadzonego przez Ministra Spraw Wewnętrznych, Rejestru Podmiotów Wykonujących Zawodową Działalność Lobbyingową pod numerem 00032. W piśmie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2011 r. wyjaśniono wnioskodawcy wątpliwości związane z procedowanym aktem.

W dniu 21 lipca 2011 r. przedmiotowy projekt został przyjęty przez Komitet Rady Ministrów i kierunkowo rekomendowany Radzie Ministrów. Zgodnie z zaleceniem tego Komitetu, tekst projektowanej ustawy został dopracowany w celu uwzględnienia uwag Ministrem Finansów, Ministrem Spraw Zagranicznych, Prezesem Rządowego Centrum Legislacji oraz Prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Pismem z dnia 25 sierpnia 2011 r. (nr RM-10-84-11) Sekretarz Rady Ministrów Pan Maciej Berek wykonując dyspozycję Prezesa Rady Ministrów, zwrócił Ministrowi Infrastruktury projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który w dniu 25 lipca 2011 r. został przekazany do rozpatrzenia przez Radę Ministrów. Jednocześnie poinformował, iż ze względu na kalendarz prac parlamentarnych, nie jest możliwe zakończenie prac ustawodawczych nad tym projektem w dotychczasowej kadencji Sejmu i Senatu. W związku z zaprzysiężeniem nowego Rządu w listopadzie 2011 r., powstała możliwość kontynuowania prac legislacyjnych nad przedmiotowym projektem, w ramach nowopowstałego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Prace te są szczególnie pilne mając na uwadze, iż w dniu 27 października 2011 Komisja Europejska wydała przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej wyrok w sprawie C-311/10, stwierdzając, iż Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 48 rzonej dyrektywy.

Przewiduje się, iż projekt zostanie przekazany do rozpatrzenia przez Radę Ministrów w grudniu 2011 r.

Niniejszy projekt *ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do przepisu § 12a regulaminu pracy Rady Ministrów.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Zaproponowany projekt oddziałuje na:

- producentów i importerów pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, podmioty dokonujące zabudowy pojazdów, podmioty wprowadzające do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd, przedmioty ich wyposażenia i części, podmioty dokonujące montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- jednostki przeprowadzające badania homologacyjne oraz jednostki, które będą się ubiegały o uprawnienie do badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz innych badań w ramach udzielonego uprawnienia;
- organy Inspekcji Handlowej.

2. Konsultacje społeczne

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

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.

W toku konsultacji społecznych uwzględniono uwagi zgłoszone we wskazanym terminie.

W wyniku umieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej projektu, wpłynęła uwaga Stowarzyszenia Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych dotycząca nieprecyzyjnego określenia w projekcie zakresu wymagań dla uzyskania świadectwa homologacji typu

przedmiotu wyposażenia lub części. Uwagę wyjaśniono w uzasadnieniu poprzez wskazanie, iż obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu odnosi się wyłącznie do pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części. dla których określono wymagania w regulaminach EKG ONZ oraz dyrektywach UE. Oznacza to, iż nowe regulacje nie będą powodowały wzrostu kosztów produkcji przedmiotów wyposażenia i części.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt ustawy przewiduje zachowanie dotychczas wykonywanych zadań przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie:

- świadectw homologacji typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części;
- świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- decyzji zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu w ramach końcowej partii produkcji (nowa nazwa zgodnie z projektem to zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji);
- procedury przekazywania danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu lub jego zmianie wydanych przez właściwy organ państwa członkowskiego UE.

Oplaty za wykonywanie tych czynności pozostawiono w dotychczasowej wysokości, za wyjątkiem opłaty za przekazywanie danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE, która została obniżona. Opłaty te będą nadal przekazywane bezpośrednio do budżetu państwa, za wyjątkiem opłaty skarbowej za zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, które będą wpływały do Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy.

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). Jednocześnie mając na uwadze systematykę załącznika do ustawy o opłacie skarbowej, przepis określający stawkę opłaty od ww. zezwolenia powinien zostać określony w innej części tego załącznika – a więc inaczej niż jest to w przypadku stawki opłaty skarbowej za wydanie decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu. Należy podkreślić, iż wprowadzona zmiana w ustawie o opłacie skarbowej (zastąpienie decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu – zezwoleniem na dopuszczenie do obrotu pojazdu z końcowej partii produkcji) nie będzie skutkować zmianą wysokości wpływów do budżetu m.st. Warszawy, bowiem jest to jedynie zmiana nazewnictwa związana z wdrożeniem dyrektywy 2007/46/WE. Na podstawie informacji z 2009 r. oszacowano, iż wydano około 104 decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu – co w konsekwencji daje wysokość wpływów do budżetu m.st. Warszawy w wysokości 159.848 zł (104 decyzje x 1537 zł). Szacuje się, że wpływy z tytułu opłaty skarbowej za wydanie zezwoleń na dopuszczenie do obrotu pojazdów z końcowej partii produkcji powinny pozostać na dotychczasowym poziomie, a nawet mogą nieznacznie wzrosnąć – mając na względzie zharmonizowanie procedur homologacji typu pojazdu na wszystkie kategorie pojazdów samochodowych i ich przyczep.

Jednocześnie projekt ustawy nakłada na ministra właściwego do spraw transportu nowe zadania w związku z wdrożeniem dyrektywy 2007/46/WE. Należą do nich:

- uznawanie świadectw homologacji typu;
- wyznaczanie jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części nieobjętych procedurą homologacji mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska;
- wydawanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- wydawanie decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

W odniesieniu do nowych zadań, projekt wprowadza opłaty, których wysokość została określona co do zasady w wysokości o 50% mniejszej w stosunku do opłat przewidzianych w ramach zadań ministra właściwego do spraw transportu w zakresie procedury homologacji, za wyjątkiem opłaty za wyznaczanie jednostek uprawnionych. W tym zakresie kierowano się stawkami, jakie są stosowane w ramach procedury akredytacji.

Zwiększony zakres zadań przypisanych ministrowi właściwemu do spraw transportu, w związku z wdrożeniem dyrektywy 2007/46/WE, może wygenerować po roku 2012 potrzebę zapewnienia dodatkowych środków finansowych. Związane jest to także m.in. z koniecznością realizacji zadań wynikających z art. 70r projektu, implementującego art. 12 dyrektywy 2007/46/WE, tj. kontroli zgodności produkcji.

Realizacja zadań zawartych w projektowanych przepisach będzie wymagała utworzenia w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nowych 10 etatów. Od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy tj. 12 lutego 2012 r. realizacja nowych zadań będzie wykonywana w ramach obecnie planowanego zatrudnienia, natomiast od roku 2013 utworzenie 10 nowych etatów będzie generować koszty osobowe na poziomie 660 000 zł (10 etatów x średnie wynagrodzenie na poziomie 5.500 zł x 12 miesięcy).

Ponadto utworzenie ww. etatów związane jest z koniecznością odpowiedniego wyposażenia stanowisk pracy umożliwiających realizację nowych zadań administracyjnych (np. wydawanie świadectw homologacji) oraz zadań kontrolnych (np. kontrola zgodności produkcji):

Przewiduje się następujące koszty:

- a) koszt wyposażenia stanowiska pracy w wyposażenie biurowe: 3 500 zł x 10 stanowisk = 35 000 zł,
- b) koszt wyposażenia stanowiska pracy w sprzęt komputerowy:
 - laptop: 4 305 zł x 10 szt. = 43 050 zł,
 - drukarka: 1476 zł x 5 szt. (jedna drukarka na dwa stanowiska pracy) = 7 380 zł

Ogólny koszt wyposażenia 10 stanowisk pracy w roku 2013 r. wyniesie 85 430 zł.

Łączny koszt utworzenia 10 stanowisk pracy w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wyniesie w 2013 r.: 660 000 zł (wydatki osobowe) + 85 430 zł (wyposażenie stanowisk pracy w meble i sprzęt komputerowy) = 745 430 zł.

W kolejnych latach tj. 2014 – 2021, kwota wynagrodzeń osobowych ulega zwiększeniu zgodnie z średniorocznym wskaźnikiem cen towarów i usług (CPI).

Ponadto należy wskazać, że w roku 2018, z uwagi na postęp technologiczny niezbędna będzie wymiana sprzętu komputerowego zakupionego w roku 2013, której koszt wyniesie 96 656 zł.

Łączna kwota wydatków w roku 2018 wyniesie: 746 730 zł (osobowe) + 96 656 zł (wymiana sprzętu komputerowego) = 843 386 zł

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.

Wyznaczone w projekcie organy publiczne, tj. minister właściwy do spraw transportu oraz właściwy organ Inspekcji Handlowej, będą uprawnione do wydawania decyzji administracyjnych w przypadku niewycofania pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części z obrotu (art. 70d ust. 4 i ust. 9), jak również wymierzania kar pieniężnych (art. 140n), w przypadku niezrealizowania ciężących na podmiocie obowiązków wynikających z ustawy (art. 140m ust.1). W zakresie realizacji nowych zadań przez Inspekcję Handlową, z uwagi na fakt zamknięcia finansowania zadań na rok 2012, proponuje się, aby w roku 2013 i kolejnych wydatkowanie na cele związane ze wskazaną ustawą przedstawiało się następująco:

I. Koszty doposażenia stanowisk pracy

Opierając się na dotychczasowych doświadczeniach związanych z kontrolami wskazanego zagadnienia, a także biorąc pod uwagę szeroki zakres i kompleksowość projektowanej regulacji za najbardziej wskazane uważamy **doposażenia stanowisk pracy** w sprzęt techniczny (**łącznie 32 laptopy** – po dwa w każdym wojewódzkim inspektoracie Inspekcji Handlowej **oraz 16 drukarek** – po jednej w każdym wojewódzkim inspektoracie Inspekcji Handlowej). Sprzęt niniejszy będzie niezbędny dla realizacji nowych zadań i w sposób wydajny usprawni kontrole:

- a) koszt zakupu laptopa brutto: 4.305 zł x 32 sztuki = 137.760 zł
- b) koszt zakupu drukarki brutto: 1.476 zł x 16 sztuk = 23.616 zł
- c) łączny koszt doposażenia stanowisk pracy: **161.376 zł**

Należy wskazać, że powyższa kwota powinna zostać zabezpieczona w budżecie poszczególnych wojewodów (w wysokości 10.086 zł dla każdego z wojewodów).

II. Koszty szkolenia

Koszt przeprowadzenia **szkolenia** pracowników Inspekcji Handlowej w zakresie praktycznego stosowania nowych regulacji, co może łączyć się z następującymi kosztami:

- a) koszt wynajęcia sali, trenera (trenerów) i innych kosztów związanych z organizacją szkolenia: 15.000 zł
- b) koszty delegacji oraz noclegów uczestników szkolenia: 33.000 zł

Należy wskazać, że kwota wymieniona wyżej w pkt a) powinna zostać zabezpieczona w budżecie Prezesa UOKiK w zakresie działania którego - stosownie do art. 10 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o *Inspekcji Handlowej* (Dz. U. z 2009, Nr 151, poz. 1219 z późn. zm.) – znajduje się organizowanie szkoleń inspektorów Inspekcji Handlowej.

Kwota wskazana wyżej w pkt b) powinna zostać zabezpieczona w budżecie poszczególnych wojewodów, ponieważ wojewódzcy inspektorzy Inspekcji Handlowej są dysponentami budżetów wojewodów w ramach administracji zespolonej, stąd koszty przejazdu na ww. szkolenie i delegacji będą pokrywane właśnie z tego źródła (założono, że szkolenie będzie trwało 3 dni i dotyczyć będzie 66 osób – po dwóch z każdego wojewódzkiego inspektoratu Inspekcji Handlowej oraz po jednej z delegatur WIIH). Koszt dojazdu skalkulowano na kwotę 200 zł, koszt dwóch noclegów na kwotę 300 zł. Łączne koszty szkolenia wyniosą w związku z tym **48.000 zł**.

W związku z powyższym, koszty w roku 2013 (bez uwzględnienia wskaźnika CPI) związane z wyposażeniem stanowisk pracy oraz szkolenia dla pracowników Inspekcji Handlowej wyniosą, jak następuje (kwoty w zł):

Dysponent budżetu	Koszt wyposażenia stanowisk pracy	Uwagi	Koszt szkolenia	Uwagi	Koszt łącznie
Prezes UOKiK	0		15.000		15.000
Wojewoda dolnośląski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.500	Koszt udziału 5 osób	12.586
Wojewoda kujawsko-pomorski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.000	Koszt udziału 4 osób	12.086
Wojewoda lubelski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.500	Koszt udziału 5 osób	12.586
Wojewoda lubuski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	1.500	Koszt udziału 3 osób	11.586
Wojewoda łódzki	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.500	Koszt udziału 5 osób	12.586
Wojewoda małopolski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.000	Koszt udziału 4 osób	12.086
Wojewoda mazowiecki	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	3.500	Koszt udziału 7 osób	13.586
Wojewoda opolski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	1.000	Koszt udziału 2 osób	11.086
Wojewoda podkarpacki	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.500	Koszt udziału 5 osób	12.586
Wojewoda podlaski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.000	Koszt udziału 4 osób	12.086
Wojewoda	10.086	Koszt 2	1.500	Koszt	11.586

pomorski		laptopów i jednej drukarki		udziału 3 osób	
Wojewoda śląski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.000	Koszt udziału 4 osób	12.086
Wojewoda świętokrzyski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	1.000	Koszt udziału 2 osób	11.086
Wojewoda warmińsko- mazurski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	2.000	Koszt udziału 4 osób	12.086
Wojewoda wielkopolski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	3.000	Koszt udziału 6 osób	13.086
Wojewoda zachodniopomorski	10.086	Koszt 2 laptopów i jednej drukarki	1.500	Koszt udziału 3 osób	11.586
RAZEM	161.376	-	48.000		209.376

III. Bieżące stałe koszty stosowania przepisów

Trudno jest natomiast oszacować **stałe koszty bieżące** stosowania wskazanych przepisów, to jest prowadzenia postępowań kontrolnych, administracyjnych oraz egzekucyjnych, związanych z realizacją niniejszych przepisów. Przybliżony koszt każdego z takich postępowań to ok. 500 zł, przy czym na podstawie posiadanych informacji najtrudniej jest oszacować koszty postępowania egzekucyjnego. Zważywszy na fakt możliwości średnio rocznie 20 postępowań przez każdego wojewódzkiego inspektora Inspekcji Handlowej (należy wskazać, że w ramach zaproponowanych w projekcie procedur stosowania prawa może dojść do tego, że wobec jednego podmiotu będą prowadzone trzy postępowania: jedno kontrolne oraz dwa administracyjne) koszt taki łącznie wyniesie **160.000 zł** (to jest **ok. 10.000 zł w każdym wojewódzkim inspektoracie IH**), przy czym trudności w oszacowaniu rzeczywistych kosztów postępowań nie pozwalają na całościową ocenę kosztów wdrożenia niniejszej legislacji, dodatkowo zważywszy na fakt, że z uwagi na charakter i zakres naruszenia mogą one znacznie różnić się wysokością kosztów.

Podsumowując zważywszy na przeprowadzenie niniejszej symulacji zgodnie z cenami na rok 2011, łącznie szacuje się, że w **2013 r. koszt wdrożenia wskazanych przepisów wyniesie łącznie 369.376 zł** (przy czym z uwzględnieniem wynikającego z wytycznych Ministra Finansów wskaźnika CPI 2,5% w latach 2012-2013 = **388.075 zł**), przy czym w kolejnych latach budżetowych wskazane jest dalsze zabezpieczenie na ten cel kwoty niezbędnej dla prowadzenia postępowań kontrolnych i administracyjnych (to jest **160.000 zł – w ramach bieżących kosztów** działania WIIH, czyli kwotę 10.000 zł w ramach budżetów poszczególnych wojewodów). Nadto należy wskazać, że w roku 2017 – z uwagi na rotację inspektorów wykonujących kontrole oraz możliwe zmiany prawa - konieczne będzie przeprowadzenie kolejnego szkolenia, zaś w roku 2018 – z uwagi na postęp technologiczny –

niezbędna wydawać się będzie wymiana sprzętu zakupionego w roku 2013. Wskazane wyżej wydatki na te cele – uwzględniające wskaźnik CPI - w kwocie 55.665 zł na szkolenia w 2017 r. oraz wymianę sprzętu w kwocie 191.637 zł w 2018 r. wskazano w poniższym zestawieniu.

Łącznie oszacowano, że maksymalne wydatki w poszczególnych latach 2012-2021, które związane są z wdrożeniem nowych przepisów w Inspekcji Handlowej (w ramach kosztów Prezesa UOKiK oraz wojewodów) wyniosą:

- 1) 2012 r. - 0 zł
- 2) 2013 r. – 388.075 zł
- 3) 2014 r. – 172.302 zł
- 4) 2015 r. – 176.610 zł
- 5) 2016 r. – 181.025 zł
- 6) 2017 r. – 241.216 zł (koszt wydatków bieżących 185.551 zł + 55.665 zł koszt szkolenia)
- 7) 2018 r. – 381.641 zł (koszt wydatków bieżących 190.004 zł + koszt wymiany sprzętu 191.637 zł)
- 8) 2019 r. – 194.564 zł
- 9) 2020 r. – 199.233 zł
- 10) 2021 r. – 204.015 zł

Za podstawę szacowania skutków nowelizowanej ustawy przyjęto na każdy rok (poza rokiem 2012, 2013, 2017 i 2018 kwotę 160 tys. zł stanowiącą koszt wydatków bieżących, to jest koszt prowadzenia postępowań kontrolnych, administracyjnych oraz egzekucyjnych z uwzględnieniem średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług (CPI) określonego w wytycznych Ministra Finansów.

W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków organów Inspekcji Handlowej, o którym mowa wyżej w pkt. 1-10, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

- 1) wykorzystaniu innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania organów Inspekcji Handlowej - poprzez np. zmianę organizacji pracy,
- 2) racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem organów Inspekcji Handlowej - w szczególności poprzez zmianę częstotliwości dokonywanych czynności kontrolnych oraz postępowań.

Monitorowanie wykorzystania limitu wydatków oraz wdrożenie mechanizmów korygujących prowadzone będzie bezpośrednio przez wojewódzkich inspektorów Inspekcji Handlowej. Biorąc pod uwagę fakt usytuowania Inspekcji Handlowej w systemie organów nadzorujących przestrzeganie wskazanych przepisów a także możliwość wykonywania kontroli własnych, poza kontrolami planowymi, zleconymi przez Prezesa UOKiK, jak również zasady finansowania wojewódzkich inspektoratów – właściwe jest, aby to wojewódzcy inspektorzy dokonywali ww. działań monitorujących. Należy przyjąć, że Inspekcja Handlowa powinna wykonać określone zadania bez konieczności podejmowania mechanizmów korygujących w ramach określonego limitu wydatków.

Maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy, w okresie 10 lat, wynosi 8 890 752 zł, z tym że w:

L.p.	Rok	Kwota wydatków ministra właściwego do spraw transportu	Kwota wydatków Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz	Suma wydatków budżetu państwa w danym roku wynikająca z kolumn 3 i 4
------	-----	--	--	--

			województw	
1	2	3	4	5
1.	2012 r.	0 zł	0 zł	0 zł
2.	2013 r.	745 430 zł	388 075 zł	1 133 505 zł
3.	2014 r.	676 500 zł	172 302 zł	848 802 zł
4.	2015 r.	693 413 zł	176 610 zł	870 023 zł
5.	2016 r.	710 748 zł	181 025 zł	891 773 zł
6.	2017 r.	728 517 zł	241 216 zł	969 733 zł
7.	2018 r.	843 386 zł	381 641 zł	1 225 027 zł
8.	2019 r.	765 398 zł	194 564 zł	959 962 zł
9.	2020 r.	784 533 zł	199 233 zł	983 766 zł
10.	2021 r.	804 146 zł	204 015 zł	1 008 161 zł
SUMA		6 752 071 zł	2 138 681 zł	8 890 752 zł

Niezależnie od maksymalnych limitów wydatków przewidzianych w art. 10, właściwe organy będą dążyć do tego aby wykonywane zadania mogły zostać realizowane zgodnie z zasadą efektywności, czyli przy użyciu jak najniższych środków budżetowych przy osiągnięciu maksymalnych efektów działań.

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

Projekt jako wynik implementacji zapisów dyrektywy 2007/46/WE doprowadzi do sytuacji, w której stosowane w każdym państwie członkowskim UE krajowe procedury homologacji typu pojazdu zastąpione zostaną procedurą zharmonizowaną w ramach UE. Oznacza to, 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. Projektowane przepisy nie spowodują zatem zwiększenia obciążeń dla przedsiębiorców, a wprost przeciwnie, poprzez zharmonizowanie w ramach Unii Europejskiej procedur homologacji typu pojazdu dla wszystkich kategorii pojazdów samochodowych i ich przyczep, przewiduje się obniżenie kosztów związanych z uzyskaniem odpowiednich świadectw homologacji.

Nowe zharmonizowane procedury dotyczące badań homologacyjnych i świadectw homologacji powinny sprzyjać również wzrostowi obrotu gospodarczego oraz 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.