

## Ustawa

z dnia .....

### o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie innych ustaw<sup>1</sup>

**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.<sup>2</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) po pkt 24 dodaje się pkt 24a-24c w brzmieniu:

„24a) zarządzanie ruchem – całokształt działań organizacyjno-technicznych związanych z kierowaniem i sterowaniem ruchem drogowym realizowanych w celu zorganizowania bezpiecznego, efektywnego, minimalizującego uciążliwość dla środowiska naturalnego i społeczności lokalnych ruchu wszystkich jego uczestników;

24b) organizacja ruchu – sposób kierowania i sterowania ruchem drogowym poprzez:

- a) dobór parametrów geometrycznych drogi i określenie ich wzajemnych relacji,
- b) ukształtowanie elementów drogi, elementów wyposażenia drogi oraz elementów otoczenia drogi znajdujących się w pasie drogowym, mających wpływ na widoczność i bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- c) umieszczenie odpowiednich znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz określenie zasad i sposobu działania sygnalizacji, znaków świetlnych, znaków o zmiennej treści i innych zmiennych elementów mających wpływ na ruch drogowy.

24c) projekt organizacji ruchu – dokumentacja techniczna, przedstawiająca graficznie drogę wraz z opisem parametrów technicznych oraz opisem zastosowanych środków organizacji ruchu określających sposób kierowania i sterowania ruchem;”;

b) po pkt 39 dodaje się pkt 39a w brzmieniu:

---

<sup>1</sup> Niniejsza ustawa wprowadza postanowienia Dyrektywy Nr 1999/37/EC z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z dnia 01.06.1999 r.) zmienionej Dyrektywą Nr 2003/127/EC z dnia 23 grudnia 2003 r. (Dz. Urz. WE L 010 z dnia 16.01.2004 r., str. 29-53) oraz Dyrektywy Nr 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. WE L 237 z dnia 24. 08.1991 r.) oraz:

- Dz. Urz. WE L 337 z 24.12.1994,
- Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996,
- Dz. Urz. WE L 150 z 7.06.1997,
- Dz. Urz. WE L 237 z 21.09.2000,
- Dz. Urz. WE L 226 z 10.09.2003,
- Dz. Urz. WE L 284 z 31.10.2003,
- Dz. Urz. WE C 241 z 29.08.1994,
- Dz. Urz. WE L I z 1.01.1995
- Dz. Urz. WE L 236 z 23.09.2003)

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

<sup>2</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497 oraz z 2006 r. Nr 17, poz. 141 i Nr 104, poz. 708 i 711.

- „39a) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, albo którego wymiary lub masa wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy;”;
- c) po pkt 44 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:  
„44a) czterokołowiec – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza 550 kg. Określenie obejmuje także czterokołowiec lekki, którego masa własna nie przekracza 350 kg, a maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45km/h;”;
- d) pkt 45 i 46 otrzymują brzmienie:  
„45) motocykl – pojazd samochodowy dwukołowy lub z bocznym wózkiem – wielośladowy. Określenie obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm<sup>3</sup>;  
46) motorower – pojazd dwu lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm<sup>3</sup> lub silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;”;
- e) po pkt 58 dodaje się pkt 59 w brzmieniu:  
„59) państwo trzecie – państwo niebędące członkiem Unii Europejskiej, Konfederacją Szwajcarską lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim obszarze Gospodarczym.”;
- 2) w art. 8 ust. 5 otrzymuje brzmienie:  
„5. Kartę parkingową osobie, o której mowa w ust. 1, wydaje się na podstawie, wydanego przez zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności, orzeczenia o zaliczeniu do znacznego, umiarkowanego, lub lekkiego stopnia niepełnosprawności o przyczynie niepełnosprawności lub na podstawie orzeczenia wydanego przez organy rentowe równoważnego na mocy przepisów szczególnych z orzeczeniami o niepełnosprawności.”;
- 3) uchyla się art. 10;
- 4) po art. 10 dodaje się Rozdział 1a w brzmieniu:

#### „Rozdział 1a

#### Zarządzanie ruchem na drogach publicznych

**Art. 10a.** 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zarządza ruchem na drogach krajowych;

2. Marszałek województwa zarządza ruchem na pozostałych drogach publicznych z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych.

4. Zarządzanie ruchem na drogach w strefie zamieszkania, z wyjątkiem dróg publicznych, należy do podmiotów zarządzających tymi drogami.

**Art. 10b.** 1. Organ zarządzający ruchem:

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

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

- 1) Policja, Żandarmeria Wojskowa lub wojskowe organy porządkowe – w każdej sytuacji;
- 2) zarządy dróg – w przypadku awarii urządzenia lub obiektu w pasie drogowym lub w jego pobliżu.

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

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

4. W razie niewykonania działań, o których mowa w ust. 3 pkt 1-3, organ zarządzający ruchem realizuje je na zasadach określonych dla wykonania zastępczego, o którym mowa w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

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

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

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

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

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

**Art. 10d.** 1. Projekt organizacji ruchu może sporządzić osoba posiadająca:

- 1) wyższe wykształcenie w dziedzinie drogownictwa;
- 2) ukończone z wynikiem pozytywnym podyplomowe studia w zakresie inżynierii ruchu, lub;
- 3) uprawnienia audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Projekt organizacji ruchu może przedstawić do zatwierdzenia, po uzyskaniu pozytywnej opinii audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- 1) zarząd drogi – bezpłatnie;
- 2) organ zarządzający ruchem – bezpłatnie;
- 3) inny zainteresowany podmiot – za opłatą stanowiącą przychód organu zarządzającego ruchem.

3. Uzyskania pozytywnej opinii audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego nie wymaga się w przypadku projektu organizacji ruchu:

- 1) sporządzonego przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) dla którego uzyskano pozytywną opinię, o której mowa w ust. 8.

4. Projekt organizacji ruchu rozpatruje w imieniu organu zarządzającego ruchem upoważniona przez ten organ osoba spełniająca wymagania określone w ust. 1.

5. Po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu organ zarządzający ruchem może:

- 1) zatwierdzić organizację ruchu w całości lub w części:
  - a) bez zmian,
  - b) po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu;
- 2) odesłać projekt w celu wprowadzenia poprawek;
- 3) odrzucić projekt.

6. Organ zarządzający ruchem odrzuca projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

- 1) zagrożenia bezpieczeństwu ruchu drogowego przez projektowaną organizację ruchu;
- 2) niezgodności projektu z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 8.

7. Organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia:

- 1) niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej;
- 2) nieefektywności projektowanej organizacji ruchu.

8. Organ zarządzający ruchem może zatwierdzić projekt organizacji ruchu zawierający nowe, niesprawdzone w krajowej praktyce, rozwiązania techniczne, nieznajdujące podstaw w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz dotyczących warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń

bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii wydanej przez jednostki badawczo-rozwojowe wskazane w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu.

**Art. 10e.** 1. Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest osoba, która:

- 1) posiada wyższe wykształcenie w dziedzinie drogownictwa;
- 2) posiada 5-letnią wymaganą praktykę zawodową w zakresie zarządzania ruchem drogowym;
- 3) nie była karana wyrokiem sądu za przestępstwo umyślne;
- 4) posiada certyfikat w zakresie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji;
- 5) została wpisana na listę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wpisuje na listę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego osobę, która spełnia wymagania określone w ust. 1 pkt 1-4, i potwierdza wpis, wydając zaświadczenie.

3. Wpis dokonywany jest za opłatą, na okres wynikający z terminu ważności certyfikatu, o którym mowa w ust. 1 pkt 4.

4. Na liście audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszcza się imię i nazwisko audytora oraz jego numer identyfikacyjny.

5. Lista audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ogólnie dostępna.

6. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi ewidencję i listę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad skreśla audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego z listy audytorów:

- 1) po upływie terminu, o którym mowa w ust. 3;
- 2) niespełniającego wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1-4;
- 3) w razie śmierci audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Art. 10f.** 1. Nadzór nad zarządzaniem ruchem sprawuje:

- 1) Główny Inspektor Transportu Drogowego w imieniu ministra właściwego do spraw transportu – na drogach krajowych, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu;
- 2) wojewoda – na pozostałych drogach.

2. Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach:

- 1) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:
  - a) zgodności z obowiązującymi przepisami,
  - b) bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) może nakazać organowi zarządzającemu ruchem w drodze zarządzenia zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego;
- 3) może wprowadzić w drodze rozporządzenia zakaz lub ograniczenie w ruchu drogowym ze względu na konieczność zapewnienia porządku, bezpieczeństwa publicznego lub bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. W razie niewykonania działań, o których mowa w ust. 2 pkt 2, organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem realizuje je na zasadach określonych dla wykonania

zastępczego, o którym mowa w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

**Art. 10g.** 1. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych lub konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem, może wprowadzić, w drodze rozporządzenia, okresowe ograniczenia ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu niektórych rodzajów pojazdów.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego oraz potrzebę efektywnego wykorzystania dróg publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- 2) szczegółowe wymogi dotyczące projektu organizacji ruchu;
- 3) wykaz dróg o szczególnym znaczeniu dla ruchu tranzytowego;
- 4) jednostki badawczo-rozwojowe wydające opinię w sprawie nowych, niesprawdzonych w krajowej praktyce, rozwiązań technicznych w projektowanej organizacji ruchu, nieznajdujących podstaw w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz dotyczących warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając koszty związane z prowadzeniem ewidencji oraz wydaniem odpowiednich dokumentów, określi w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za wpis na listę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wzory dokumentów z tym związanych, w szczególności zaświadczenia potwierdzającego wpis.”;

5) w art. 20 w ust. 6 po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

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

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

„Art. 39a. W autobusie nie wyposażonym w pasy bezpieczeństwa podczas jazdy poza obszarem zabudowanym dziecko w wieku do lat 12 przewozi się wyłącznie na miejscu siedzącym.”;

7) w art. 40:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący motocyklem lub motorowerem oraz osoba przewożona takimi pojazdami są obowiązani używać w czasie jazdy hełmów ochronnych i kamizelek odblaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.”;

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Kierujący czterokołowcem oraz pasażerowie przewożeni tym pojazdem powinni używać hełmów ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.”

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Kierujący rowerem oraz osoba przewożona takim pojazdem, o ile nie ukończyli 18 lat, są obowiązani używać w czasie jazdy hełmów ochronnych odpowiadającym właściwym warunkom technicznym.”;

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

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

9) w art. 51:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza.”;

b) skreśla się ust. 4;

10) w art. 61 uchyla się ust.11;

11) w art.61 po ust. 14 dodaje się ust. 15 w brzmieniu:

„15. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze bezpieczeństwo w ruchu drogowym, określi w drodze rozporządzenia, sposób przewozu, a w szczególności mocowania ładunku na pojazdach.”;

12) art. 64 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) uzyskania zezwolenia przez posiadacza pojazdu, oraz
- 2) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem.

2. Zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego wydaje się za opłatą na przejazd po:

- 1) drogach gminnych – dla pojazdu, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od wielkości przewidzianych dla dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t nie więcej jednak niż wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
- 2) drogach powiatowych – dla pojazdu, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od wielkości przewidzianych dla dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t nie więcej jednak niż wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
- 3) drogach wojewódzkich – dla pojazdu, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od wielkości przewidzianych dla dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 lub 10,5 t nie więcej jednak niż wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
- 4) drogach krajowych – dla pojazdu, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od wielkości przewidzianych dla dróg, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10,5 t nie więcej jednak niż wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 11,5 t;
- 5) drogach na terenie kraju – dla pojazdu, którego:
  - a) szerokość jest większa od normatywnej i nie przekracza 3 m,
  - b) długość jest większa od normatywnej i nie przekracza długości normatywnej o 2 m;
  - c) wysokość jest większa od normatywnej i nie przekracza wysokości o 0,15 m – dotyczy pojazdów nienormatywnych używanych do przewozu innych pojazdów;

- 6) wyznaczonej trasie – dla pojazdów nienormatywnych nie wymienionych w pkt 1-5.
  3. Zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego wydaje się na:
    - 1) czas określony w zezwoleniu – dotyczy zezwoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 1-5;
    - 2) na określoną w zezwoleniu liczbę przejazdów – dotyczy zezwolenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 6;
  4. Zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego, z zastrzeżeniem ust. 5 wydają:
    - 1) starosta właściwy ze względu na siedzibę podmiotu występującego o zezwolenie – dotyczy zezwolenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 1-3, 5;
    - 2) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub upoważniona przez niego państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna – dotyczy zezwolenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 4 i 6.
  5. Dla pojazdu nienormatywnego, którego trasa przejazdu:
    - 1) odbywa się wyłącznie po drogach położonych na obszarze miasta na prawach powiatu – zezwolenia, o których mowa w ust. 2 pkt 4 i 6 wydaje prezydent tego miasta;
    - 2) przekracza granicę państwa – zezwolenia, o których mowa w ust. 2 przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydaje naczelnik urzędu celnego.
  6. Zezwolenia, o których mowa w ust. 2 pkt 1-3 wydaje się na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach położonych na obszarze jednostek samorządu terytorialnego wskazanych we wniosku o wydanie zezwolenia.
  7. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 6, wydaje się po uzgodnieniu z właściwymi dla trasy przejazdu zarządami dróg, jeżeli istnieje możliwość wyznaczenia trasy przejazdu, w szczególności ze względu na stan techniczny drogi i innych obiektów budowlanych położonych w jej pobliżu.
  8. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 2 pkt 6, określa się warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego, które mogą zawierać w szczególności wymóg pilotowania przez odpowiednio wyposażony i oznakowany inny pojazd.
  9. Przepis ust. 1 nie dotyczy:
    - 1) autobusów – w zakresie zezwoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 1-3;
    - 2) pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych;
    - 3) należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji lub Straży Granicznej pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych.”;
- 13) po art. 64 dodaje się art. 64a-64c w brzmieniu:

- „**Art. 64a.** 1. Zezwolenie, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 1-3 nie zwalnia z:
- 1) obowiązku stosowania się do dyspozycji znaków drogowych odnoszących się do masy, nacisków lub wymiarów pojazdu;
  - 2) odpowiedzialności karnej i cywilnej za szkody wyrządzone ruchem pojazdu.
2. Ruch pojazdu nienormatywnego, przekraczającego wielkości określone na znakach drogowych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, możliwy jest pod warunkiem uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 6.



3. Posiadacz pojazdu nienormatywnego ubiegający się o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 5 i ust. 3 ponosi koszty wyznaczenia trasy przejazdu oraz przystosowania odcinków dróg do przejazdu pojazdu.

4. Koszty związane z:

- 1) wyznaczeniem tras przejazdu – ustala organ właściwy do wydania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego;
- 2) przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdów nienormatywnych, z wyjątkiem kosztów dostaw, usług i robót wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdem nienormatywnym, wykonywanych przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormatywnym lub na jego rzecz przez odpowiednie podmioty - ustala właściwy zarządca drogi.

**Art. 64b.** 1. Opłatę za wydanie zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego ustala się:

- 1) dla zezwoleń, o których mowa w art. 64 ust. 2 pkt 1-4 – jako iloczyn liczby dni ważności zezwolenia i stawki opłaty dziennej wynoszącej 20 zł;
- 2) dla zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 5 – jako iloczyn liczby dni ważności zezwolenia i stawki opłaty dziennej wynoszącej 10 zł;
- 3) dla zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 6 – jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu pojazdu nienormatywnego, stawki opłaty za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru tego pojazdu i liczby przejazdów określonych w zezwoleniu.

2. Dla opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1, w przypadku zezwolenia dotyczącego dróg położonych na obszarze więcej niż jednej jednostki samorządu terytorialnego, stawkę dzienną ustala się jako iloczyn stawki dziennej wskazanej w ust. 1 pkt 1 i liczby jednostek samorządu terytorialnego.

3. Dla opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 3, w przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru opłatę ustala się jako sumę opłat z tytułu każdego przekroczenia. Jeżeli przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi występują na kilku osiach pojedynczych lub osiach wielokrotnych pojazdu, opłatę ustala się jako sumę opłat z tytułu każdego przekroczenia.

3. Stawki opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 3, określa załącznik nr 1 do ustawy.

4. Opłatę za wydanie zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego pobiera się przed wydaniem zezwolenia.

5. Opłata za wydanie zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego jest przekazywana:

- 1) odpowiednio do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego – dla zezwoleń, o których mowa w art. 64 ust. 2 pkt 1-3;
- 2) do budżetu powiatu właściwego na miejsce wydania zezwolenia – dla zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 5;
- 3) na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – dla zezwoleń, o których mowa w art. 64 ust. 2 pkt 4 i 6.

6. Od przekazywanych opłat prowizję otrzymują:

- 1) urzędy powiatowe – od opłat przekazywanych na rzecz innych jednostek samorządu terytorialnego;
- 2) urzędy celne – od wszystkich pobieranych opłat.

7. Środki z opłat za wydanie zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 5, są przekazywane w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

**Art. 64c.** 1. Minister właściwy do spraw transportu dokona wyboru producenta blankietów zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego w trybie określonym przepisami o zamówieniach publicznych.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi szczegółowe warunki i tryb wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1, ustalając w szczególności:

- 1) warunki przejazdu pojazdu lub zespołu pojazdów, o którym mowa w ust. 1;
- 2) warunki dystrybucji blankietów zezwoleń, o których mowa w ust. 1;
- 3) warunki i sposób pilotowania oraz wyposażenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotaż  
- kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określa sposób ustalania kosztów, o których mowa w art. 64a ust. 4, oraz sposób ich pokrywania przez dokonującego przejazdu pojazdem nienormatywnym, mając na uwadze długość przejazdu i stopień przystosowania trasy przejazdu.

4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość prowizji, o której mowa w art. 64b ust. 6, oraz sposób jej pobierania i rozliczania. Wysokość prowizji jest uzależniana od wysokości pobranych opłat i rzeczywistych kosztów związanych z wydaniem zezwolenia.

5. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Sprawiedliwości, uwzględniając szczególny charakter zadań związanych z obronnością oraz konieczność zapewnienia porządku, sprawności i bezpieczeństwa ruchu, określają, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki poruszania się po drogach pojazdów, o których mowa w art. 64 ust. 9 pkt 2 i 3;
- 2) warunki przewozu osób pojazdami, o których mowa w art. 63 ust. 4.”;

14) rozdział 1 otrzymuje brzmienie:

## „Rozdział 1

### Polskie Centrum Homologacji Pojazdów

**Art. 65j.** 1. Tworzy się Polskie Centrum Homologacji Pojazdów, zwane dalej "Centrum Homologacji" powołane do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie homologacji pojazdów oraz wydawania świadectw homologacji, o których mowa w art. 68.

2. Centrum Homologacji podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu.

**Art. 65k.** 1. Do zakresu działania Centrum Homologacji należy:

- 1) wydawanie świadectw homologacji typu pojazdu;
- 2) wydawanie świadectw homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części pojazdów;
- 3) wydawanie świadectw homologacji montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 4) sprawdzanie spełnienia wymagań, o których mowa w art. 68 ust.7 pkt 2 lit.a;
- 5) wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach wynikających z wykonywania obowiązków władzy homologacyjnej;
- 6) zbieranie i przetwarzanie informacji, o których mowa w art. 68 ust. 4;
- 7) zbieranie i przekazywanie informacji:
  - a) w terminie 30 dni od dnia wydania świadectwa homologacji zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej kopie tych świadectw wraz z opisem technicznym, wystawionych dla każdego typu pojazdu, w zakresie wydania, zmiany lub cofnięcia świadectwa homologacji typu pojazdu,
  - b) co najmniej na 30 dni przed terminem wygaśnięcia świadectwa homologacji wydanego zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej informację o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu pojazdu, ze wskazaniem powodu i daty wygaśnięcia oraz numeru identyfikacyjnego VIN ostatniego pojazdu danego typu zgodnego z wygasającym świadectwem homologacji,
  - c) raz w miesiącu do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej listę świadectw homologacji typu przedmiotów wyposażenia i części, w zakresie wydania, zmiany lub cofnięcia świadectwa homologacji,
  - d) w terminie 30 dni od dnia udzielenia zwolnienia od obowiązku, o którym mowa w art. 68 ust. 1, dotyczącego pojazdów objętych wspólnotową procedurą homologacji, przesyła informację o udzielonych zwolnieniach do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej,
  - e) Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej nazwy i adresy:
    - organu wydającego homologację typu pojazdu oraz typu przedmiotów jego wyposażenia lub części;
    - upoważnionych jednostek badawczych, z podaniem zakresu upoważnienia.
- 8) prowadzenie ewidencji wydanych świadectw homologacji;
- 9) wydawanie decyzji na odstępstwo od warunków technicznych;
- 10) opracowywanie projektów aktów prawa w zakresie homologacji pojazdów oraz warunków technicznych pojazdów w szczególności dokonujących terminowej implementacji prawa unii europejskiej w tym zakresie ;
- 11) prowadzenie kontroli zgodności produkcji;
- 12) nadzoruje i kontroluje przeprowadzanie badań homologacyjnych i badań zgodności w jednostkach badawczych upoważnionych do wykonywania tych badań;
- 13) udział w pracach dotyczących pojazdów grup roboczych Unii Europejskiej oraz Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych;
- 14) prowadzenie listy rzeczoznawców samochodowych;

15) wykonywanie innych zadań zleconych przez ministra właściwego do spraw transportu.

**Art. 65l.** 1. Zadania Centrum Homologacji określone w niniejszym rozdziale wykonuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zwany dalej „Dyrektorem Centrum Homologacji”;

2. Dyrektor Centrum Homologacji:

- 1) kieruje Centrum Homologacji i reprezentuje go na zewnątrz;
- 2) wydaje decyzje administracyjne w sprawach określonych przepisami;
- 3) składa roczne sprawozdanie z działalności Centrum Homologacji ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 30 marca roku następnego.

3. Organem drugiej instancji w sprawach prowadzonych w trybie postępowania administracyjnego przez dyrektora Centrum Homologacji jest minister właściwy do spraw transportu.

**Art. 65m.** 1. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, nadaje Centrum Homologacji statut.

2. Minister właściwy do spraw transportu, wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, określi w szczególności: szczegółowy zakres działania Centrum Homologacji, jego strukturę organizacyjną i zasady udzielania upoważnień do wykonywania badań homologacyjnych lub prowadzenia kontroli zgodności produkcji.

**Art. 65n.** Określone przepisami niniejszej ustawy opłaty za czynności wykonywane przez Dyrektora Centrum Homologacji stanowią przychód Centrum Homologacji.”;

15) dotychczasowy rozdział 1 otrzymuje numer 1a;

16) art. 67 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 67.** 1. Dyrektor Centrum Homologacji może w indywidualnych, uzasadnionych przypadkach zezwolić, w drodze decyzji administracyjnej, na odstępstwo od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd.

2. Decyzja, o której mowa w ust. 1 wydawana jest za opłatą na wniosek właściciela pojazdu.

3. Decyzja zezwalająca na odstępstwo od warunków technicznych w zakresie wymiarów lub masy pojazdu nie zwalnia od obowiązku uzyskania zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego.

4. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, mając na uwadze usprawnienie procedur oraz ponoszone koszty w zakresie wydawania decyzji na odstępstwo od warunków technicznych określi zasady i tryb wydawania decyzji, o której mowa w ust. 1 oraz wysokość opłaty za jej wydanie, w wysokości nie wyższej niż 300 zł.”;

17) po art. 67 dodaje się art. 67a w brzmieniu:

„**Art. 67a.** Rada powiatu może wprowadzić obowiązek wyposażenia pojazdów zaprzęgowych w hamulec uruchamiany z miejsca zajmowanego przez kierującego.”;

18) art. 68 i 68a otrzymują brzmienie :

„**Art. 68.** 1. Producent lub importer nowego pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru, tramwaju lub przyczepy oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu tych pojazdów, przedmiotu ich wyposażenia i części świadectwo homologacji wydane przez Dyrektora Centrum Homologacji.

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

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy producenta lub importera przedmiotów wyposażenia lub części pojazdu, który uzyskał dla tych przedmiotów wyposażenia lub części świadectwo homologacji wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

4. Producent lub importer, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany przekazać Dyrektorowi Centrum Homologacji informację o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu wraz z opisem technicznym oraz dane i informacje o pojeździe, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1-4 i ust. 1a pkt 1, jeżeli opis techniczny ich nie zawiera.

5. Za producenta, o którym mowa w ust. 1, uważa się również podmiot dokonujący montażu lub zabudowy pojazdów.

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

7. Świadectwo homologacji wydaje się za opłatą dla:

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

a) przepisach art. 66 oraz ust. 19,

b) regulaminach stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135 i 1136), przyjętych do stosowania przez Rzeczpospolitą Polską wraz ze zmianami obowiązującymi od daty wejścia ich w życie,

c) art. 8 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202);

- wykonanym przez jednostkę badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań homologacyjnych,

2) typu pojazdu na podstawie:

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

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

z wymaganiami o których mowa w pkt. 1 wykonanego przez jednostkę badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań homologacyjnych.

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

9. Dyrektor Centrum Homologacji przeprowadza kontrolę produkcji pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części, objętych homologacją typu, co do ich zgodności z warunkami określonymi w świadectwie homologacji. Kontrolę zgodności produkcji typu pojazdu oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części może przeprowadzić jednostka badawcza upoważniona przez Dyrektora Centrum Homologacji.

10. Koszt badań homologacyjnych, sprawdzenia spełnienia wymagań o którym mowa w ust. 7 pkt 2 lit.a oraz zbierania i przetwarzania informacji, o których mowa w ust. 4, pokrywa producent, importer lub odpowiednio podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

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

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

13. Zmianę świadectwa homologacji wydaje się za opłatą po przeprowadzeniu badań homologacyjnych oraz sprawdzeń, których mowa w ust. 7.

14. Świadectwo homologacji typu pojazdu wygasa, jeżeli:

- 1) producent lub importer pojazdu, w przypadkach, o których mowa w ust. 11 i 12, nie uzyska zmiany do tego świadectwa,
- 2) producent podejmie decyzję o ostatecznym zakończeniu produkcji danego typu pojazdu.

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

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

17. Przepisy ust. 1-16 nie dotyczą pojazdu:

- 1) zabytkowego;
- 2) zbudowanego przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej, którego markę określa się jako "SAM";

- 3) specjalnego lub używanego do celów specjalnych Sił Zbrojnych, Policji, Straży Granicznej, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej oraz Straży Pożarnej;
- 4) nowego wyprodukowanego lub importowanego w ilości jednej sztuki danego typu rocznie – nie dotyczy to tramwajów i trolejbusów.

18. Pojazdy, o których mowa w ust 17:

- 1) pkt 1 i 2, podlegają badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi, które przeprowadza się na koszt wnioskodawcy.
- 2) pkt 4 podlegają dopuszczeniu jednostkowemu w drodze decyzji, o której mowa w art. 70, po badaniu co do zgodności z wymaganiami, o których mowa w ust 7, które przeprowadza się na koszt wnioskodawcy przez jednostkę badawczą upoważnioną do przeprowadzania badań homologacyjnych.

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

- 1) zasady oraz warunki i tryb wydawania, zmiany i cofania świadectw homologacji, zakres wymagań obowiązujących w procesie homologacji, zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności produkcji lub montażu z warunkami homologacji, wzory dokumentów związanych z homologacją,
- 2) zasady oraz warunki i tryb dopuszczenia jednostkowego pojazdów, o których mowa w ust. 18 pkt 2, zakres badań zgodności tych pojazdów oraz wzory dokumentów z tym związanych,
- 3) kryteria upoważniania jednostek do przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności produkcji lub montażu z warunkami homologacji,
- 4) wysokość opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji nie wyższych niż równowartość średniego kursu 1.000 euro, przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia,
- 5) wysokość opłat za sprawdzenie spełnienia wymagań o którym mowa w ust. 7 pkt 2 lit a nie wyższych niż równowartość średniego kursu 1000 euro, przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia.
- 6) wysokość opłat za badania homologacyjne, o którym mowa w ust. 7 pkt 1 i pkt 2 lit b nie wyższych niż równowartość średniego kursu 10.000 euro, przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia.

- uwzględniając w szczególności przepisy prawa Unii Europejskiej i porozumienia międzynarodowe dotyczące badań homologacyjnych, koszty wydania i zmiany świadectw homologacji w zależności od zakresu tego świadectwa, koszty badań homologacyjnych w zależności od rodzaju i kategorii pojazdów oraz ilości wersji i wariantów występujących w ramach homologowanego typu, koszty kontroli zgodności produkcji i montażu.

20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób przekazywania i przetwarzania danych i informacji o pojeździe, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1-4 i ust. 1a pkt 1, a także wysokość opłat z tym związanych, nie wyższych niż równowartość średniego kursu 500 euro, przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia, za jedno

świadectwo homologacji typu pojazdu lub jego zmianę oraz wzory dokumentów stosowanych w tym zakresie, mając na uwadze sprawność funkcjonowania procesu rejestracji i ewidencji pojazdów, możliwość prawidłowej identyfikacji pojazdów uzyskujących świadectwa homologacji typu pojazdu wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz koszty przygotowania informacji o tych pojazdach na potrzeby rejestracji i ewidencji pojazdów.

21. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów, o których mowa w ust. 17 pkt 1 i 2, oraz zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu, określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań zgodności tych pojazdów z warunkami technicznymi, wzory dokumentów związanych z tymi badaniami oraz jednostki upoważnione do przeprowadzania tych badań.

**Art. 68a.** 1. Badania homologacyjne wykonują jednostki upoważnione przez ministra właściwego do spraw transportu.

2. Minister właściwy do spraw transportu upoważnia jednostkę do wykonywania badań homologacyjnych, która spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada personel o odpowiedniej wiedzy technicznej w zakresie homologacji pojazdów umożliwiającej przeprowadzanie badań homologacyjnych przedmiotów wyposażenia i części;
- 2) jest niezależna i bezstronna w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem homologacji;
- 4) dysponuje odpowiednim sprzętem do wykonywania badań homologacyjnych;
- 5) przestrzega przepisów o ochronie informacji niejawnych;
- 6) spełnia dodatkowe kryteria określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 68 ust. 19.

3. Jednostka ubiegająca się o upoważnienie do wykonywania badań homologacyjnych, składa do ministra właściwego do spraw transportu wniosek o upoważnienie, który zawiera:

- 1) oznaczenie jednostki i jej adres siedziby;
- 2) określenie zakresu upoważnienia,

do którego dołącza dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w ust. 2.

4. Minister właściwy do spraw transportu cofa jednostce upoważnienie do wykonywania badań homologacyjnych jeżeli :

- 1) przestała spełniać wymagania, o których mowa w ust. 2;
- 2) wykonuje badania niezgodnie z obowiązującymi przepisami.”;

19) art. 70 otrzymuje brzmienie:

**„Art. 70.** Dyrektor Centrum Homologacji może zwolnić producenta lub importera określonego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z obowiązku, o którym mowa w art. 68 ust. 1.

2. Decyzję zwalniającą pojazd z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji wydaje się za opłatą jeżeli dany typ pojazdu odpowiada wymaganiom określonym w art. 68 ust. 7 pkt 1. Przepis art. 68 ust. 8 stosuje się odpowiednio.

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



- 1) warunki i tryb wydawania i zmiany decyzji zwalniającej pojazd z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, zakres wymagań jakim muszą odpowiadać pojazdy zwalniane z homologacji, zakres i sposób przeprowadzania sprawdzenia spełnienia tych wymagań, wzory dokumentów związanych ze zwolnieniem z homologacji;
- 2) wysokość opłat za wydanie i zmianę decyzji zwalniającej pojazd z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji nie wyższych niż równowartość średniego kursu 1.000 euro, przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia

- uwzględniając w szczególności przepisy prawa Unii Europejskiej i porozumienia międzynarodowe dotyczące homologacji pojazdów oraz koszty wydania i zmiany decyzji w zależności od zakresu decyzji zwalniającej.”;

20) dodaje się art. 70a w brzmieniu:

„**Art. 70a.** Producent importer, który wprowadza do obrotu pojazdy, przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie posiadając świadectwa homologacji wydanego przez Dyrektora Centrum lub równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań o których mowa w art. 68 ust 7 lub wystawia wyciąg ze świadectwa homologacji niezgodny ze stanem faktycznym podlega karze grzywny w wysokości 50000 PLN.”;

21) w art. 71 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W przypadku gdy z dokumentu stwierdzającego dokonanie rejestracji pojazdu, o którym mowa w ust. 5 nie wynika prawo do używania pojazdu przez kierującego, osoba ta obowiązana jest posiadać przy sobie i okazywać na żądanie organu kontroli ruchu drogowego dokument potwierdzający to prawo.”;

22) w art. 72:

a) w ust. 2:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pojazdu, który był już zarejestrowany – w zakresie ust. 1 pkt 3;”;

- uchyla się pkt 4,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

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

23) w art. 73 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku utraty, zniszczenia dowodu rejestracyjnego lub braku miejsc na zamieszczenie w nim terminów następnego badania technicznego, organ rejestrujący na wniosek właściciela pojazdu wydaje nowy dowód rejestracyjny.”;

24) w art. 74 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) z urzędu – po złożeniu wniosku o:

a) rejestrację pojazdu,

b) wydanie nowego dowodu rejestracyjnego w przypadku, o którym mowa w art. 73 ust. 1a.”;

25) w art. 77 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Producent, podmiot dokonujący nabycia wewnątrzspółnotowego lub importer nowych pojazdów jest obowiązany wydać kartę pojazdu dla każdego pojazdu samochodowego wprowadzonego do obrotu handlowego przed jego pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”;

26) w art. 79 w ust. 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wywiezionego z kraju, o którym mowa w ust. 1 pkt 3.”;

27) w art. 79a:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dyrektor Centrum Homologacji wpisuje na listę rzeczoznawców samochodowych osobę, która spełnia wymagania określone w ust. 1 pkt 2-6 i potwierdza wpis, wydając zaświadczenie.”,

b) ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Dyrektor Centrum Homologacji prowadzi ewidencję i listę rzeczoznawców samochodowych.

7. Dyrektor Centrum Homologacji skreśla rzeczoznawcę z listy rzeczoznawców samochodowych:

- 1) po upływie terminu, o którym mowa w ust. 3;
- 2) niespełniającego wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 2-6;
- 3) jeżeli wydał opinię niezgodnie z przepisami lub poświadczył nieprawdę;
- 4) w razie śmierci rzeczoznawcy.”,

c) po ust. 7 dodaje się ust. 7a - 7c w brzmieniu:

„7a. Rzeczoznawca samochodowy nie może wydawać opinii w sprawach, w których jest stroną, lub gdy stroną jest małżonek, krewny lub osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli.

7b. Jeżeli skreślenie rzeczoznawcy z listy rzeczoznawców samochodowych nastąpiło w przypadku, o którym mowa w ust. 7 pkt 3, to ponowne wpisanie rzeczoznawcy na tę listę może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o skreśleniu stała się ostateczna.

7c. Przepisu ust. 7 pkt 2 nie stosuje się w przypadku rzeczoznawcy samochodowego, któremu ze względu na stan zdrowia cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami.”;

28) po art. 79a dodaje się art. 79b w brzmieniu:

„**Art.79b.** W przypadku, gdy zmiana stanu faktycznego wymagającego wydania nowego dowodu rejestracyjnego pojazdu spowodowana została zmianami administracyjnymi, rada powiatu może, w drodze uchwały, zmniejszyć opłatę lub zwolnić od jej uiszczenia osoby obowiązane do ubiegania się o wydanie tego dokumentu.”;

29) w art. 80b w ust. 1a:

a) w pkt 1:

- lit.g otrzymuje brzmienie:

„g) maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy.”;

- dodaje się lit. k-s w brzmieniu:

„k) podrodzaj,

l) rodzaj paliwa,

m) średnie zużycie paliwa,

n) maksymalna masa całkowita,

o) masa własna,

p) emisja CO<sub>2</sub> (wartość uśredniona),

r) rodzaj zawieszenia,

s) wyposażenie w urządzenie radarowe bliskiego zasięgu.”;

b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) informacje, o których mowa w pkt 1 w:

a) lit. m i p – gromadzi się wyłącznie dla samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy,

b) lit r – gromadzi się wyłącznie dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t oraz przyczep i naczep, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą od 7,0 t, rejestrowanych po raz pierwszy,

c) lit. s – gromadzi się dla pojazdów samochodowych rejestrowanych po raz pierwszy.”;

30) w art. 80c w ust. 1 dodaje się pkt 16 – 18 w brzmieniu:

„16) ministrowi właściwemu do spraw transportu,

17) ministrowi właściwemu do spraw łączności,

18) Głównemu Urzędowi Statystycznego.”;

31) w art. 81

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu.

„2a) Pierwszemu badaniu technicznemu podlega pojazd wyrejestrowany przed jego ponowną rejestracją.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania, a potem corocznie. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki osobowej, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.”;

32) w art. 83 w ust. 1 w pkt 1 po lit. b dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) badań technicznych co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu przystosowanego do zasilania gazem;”

33) po art. 83b dodaje się art. 83c i 83d w brzmieniu:

**„Art. 83c.** 1. Stację kontroli pojazdów, z zastrzeżeniem art. 83 ust. 2 i 3 może prowadzić także:

- 1) szkoła kształcąca w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów samochodowych;
- 2) jednostka budżetowa, zakład budżetowy, gospodarstwo pomocnicze;
- 3) jednostki:
  - a) ochrony przeciwpożarowej,
  - b) wojskowe,
  - c) resortu spraw wewnętrznych

- po spełnieniu wymagań o których mowa w art. 83 ust. 3 pkt.1 i pkt 4-6.

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

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

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

**Art. 83d.** 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez podmioty, o których mowa w art. 83c sprawują:

- 1) organ właściwy do wykonywania nadzoru pedagogicznego – nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez szkołę;
  - 2) odpowiedni organ podległy Ministrowi Obrony Narodowej właściwy w sprawach transportu – nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez jednostkę wojskową ;
  - 3) odpowiedni organ resortu spraw wewnętrznych – nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez jednostkę tego resortu;
  - 4) odpowiedni organ założycielski – nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez jednostkę budżetową, zakład budżetowy, gospodarstwo pomocnicze, jednostkę ochrony przeciwpożarowej
- zwane dalej „organem nadzoru”.

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

- 1) stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 pkt 4 – 6;
- 2) prawidłowego wykonywania przez stacje czynności, o których mowa w art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b i c.

Przepis art. 83b ust. 2 pkt 2 stosuje się odpowiednio.

3. W przypadku stwierdzenia naruszeń w zakresie, o którym mowa w ust. 2, odpowiedni organ nadzoru wnioskuje do starosty właściwego ze względu na miejsce prowadzenia stacji kontroli pojazdów o wykreślenie podmiotu z ewidencji, o której mowa w art. 83c ust. 3.

4. Organ nadzoru może powierzyć Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w drodze porozumienia, czynności kontrolne w zakresie, o którym mowa w ust. 2. Porozumienie powinno zawierać w szczególności:

- 1) określenie stacji kontroli pojazdów podmiotu, o którym mowa w art. 83c ust. 1;
- 2) zakres wykonywanych czynności kontrolnych;
- 3) zasady informowania o wynikach kontroli oraz podjętych działaniach w ramach prowadzonego nadzoru.

5. Niezależnie od czynności kontrolnych przeprowadzanych na podstawie porozumienia, o którym mowa w ust. 4, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego ma prawo wykonać nie częściej niż raz w roku kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust.3 pkt 5. O wyniku kontroli Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego powiadamia starostę.

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

34) w art. 84:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Starosta, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania, wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenia w ośrodku szkolenia diagnostów oraz zdała z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny.”;

b) po ust. 2a dodaje się ust. 2b i 2c w brzmieniu:

„2b. Diagnosta uprawniony do wykonywania badań technicznych pojazdów obowiązany jest do odbycia co 5 lat szkolenia uzupełniającego w ośrodku szkolenia diagnostów.

2c. Diagnosta obowiązany jest zawiadomić starostę o odbyciu szkolenia uzupełniającego składając przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 2b zaświadczenie o ukończeniu szkolenia uzupełniającego.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Starosta cofa diagnoście uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli:

- 1) w wyniku przeprowadzonej kontroli, o której mowa w art. 83b ust. 2 pkt 1, stwierdzono przeprowadzenie przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z określonym zakresem i sposobem wykonania;
- 2) stwierdzono dokonanie wpisu do dowodu rejestracyjnego pojazdu albo wydanie przez diagnostę zaświadczenia niezgodnie ze stanem faktycznym lub przepisami;
- 3) nie odbył szkolenia, o którym mowa w ust. 2b.”;

35) w art. 84a ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) szczegółowe wymagania w stosunku do diagnostów, program szkolenia diagnostów, zasady przeprowadzania egzaminu, o którym mowa w art. 84 ust. 2 pkt 3 i wysokość opłaty za egzamin, program szkolenia uzupełniającego oraz zasady sprawdzania wiadomości z zakresu tego szkolenia, szczegółowe zasady wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych oraz wzory dokumentów z tym związane.”;

36) po art. 84a dodaje się art. 84b-84e w brzmieniu:

„**Art. 84b.** 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów.

2. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca:

- 1) który posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości;
- 3) który nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;
- 4) który posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne;
- 5) który gwarantuje przeprowadzenie szkolenia zgodnie z obowiązującym programem szkolenia przez odpowiednio wykwalifikowaną kadre.

3. Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów jest marszałek województwa właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem.

4. W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 1, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych województw, jest obowiązany uzyskać wpis w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek.

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

- 1) firmę przedsiębiorcy;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
- 3) adres zamieszkania lub siedziby przedsiębiorcy;
- 4) adres ośrodka szkolenia diagnostów; adres stacji kontroli pojazdów wyznaczonej do prowadzenia zajęć praktycznych.

6. Wraz z wnioskiem przedsiębiorca składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

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

- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”.

7. Oświadczenie powinno również zawierać:

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

8. W rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów umieszcza się dane, o których mowa w ust. 5, z wyjątkiem adresu zamieszkania, jeżeli jest on inny niż adres siedziby.

**Art. 84c.** 1. Marszałek województwa wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia diagnostów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 84b ust. 6, niezgodnie ze stanem faktycznym;
- 2) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym przez marszałka województwa terminie;
- 3) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów;
- 4) nie zapewnił udziału przedstawiciela organu nadzorującego w trakcie sprawdzania wiadomości po ukończeniu przez diagnostę szkolenia uzupełniającego.

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

- 1) szkolenie niezgodnie z obowiązującym programem szkolenia;
- 2) wydanie niezgodnie ze stanem faktycznym zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.

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

**Art. 84d.** Nadzór nad szkoleniem, o którym mowa w art. 84b sprawuje marszałek województwa. W ramach nadzoru powinien w szczególności:

- 1) kontrolować dokumentację i działalność związaną ze szkoleniem;
- 2) wyznaczyć termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności.

**Art. 84e.** Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze warunki oraz jakość szkolenia diagnostów, określi w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów oraz wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia diagnostów.”;

37) po art. 86 dodaje się art. 86a w brzmieniu:

„**Art. 86a.** Prawa i obowiązki producenta i importera, o których mowa w art. 68-70 dotyczą również podmiotu wprowadzającego do obrotu na terytorium

Rzeczypospolitej Polskiej w ramach wewnątrzspółnotowego nabycia nowy pojazd samochodowy, ciągnik rolniczy, motorower, tramwaj lub przyczepę oraz przedmioty ich wyposażenia lub części.”;

38) po art. 98 dodaje się art. 98a w brzmieniu:

„**Art. 98a.** W przypadku, gdy zmiana stanu faktycznego wymagającego wydania wtórnika prawa jazdy spowodowana została zmianami administracyjnymi, rada powiatu może, w drodze uchwały, zmniejszyć opłatę lub zwolnić od jej uiszczenia osoby obowiązane do ubiegania się o wydanie tego dokumentu.”;

39) w art. 129 w ust. 2 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) Żądania okazania dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 5, jeżeli pojazd ten nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby nim kierującej.”;

40) w art. 140 w ust. 1:

a) pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) stwierdzenia na podstawie orzeczenia psychologicznego, wydanego po przeprowadzeniu badania psychologicznego w trybie określonym w art. 124 ust. 1 pkt 2 i 3, istnienia przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem.”;

b) pkt 4 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) badaniu psychologicznemu w trybie określonym w art. 124 ust. 1 pkt 2 lub 3.”;

41) Po art. 150 dodaje się art. 150a w brzmieniu:

„**Art. 150a.** W przypadku, gdy zmiana stanu faktycznego wymagającego wydania nowego dowodu rejestracyjnego pojazdu lub wtórnika prawa jazdy spowodowana została zmianami administracyjnymi, rada powiatu może, w drodze uchwały, zmniejszyć opłatę lub zwolnić od jej uiszczenia osoby zobowiązane do ubiegania się o wydanie tych dokumentów.”

42) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„załącznik

#### **STAWKI OPŁATY ZA PRZEKROCZENIE DOPUSZCZALNEJ WIELKOŚCI PARAMETRU POJAZDU NIENORMATYWNEGO**

Lp.	Wyszczególnienie	Stawka opłaty w zł
1	<b>Za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość powiększoną o 2 m</b>	0,15
2	<b>Za przekroczenie wysokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem:</b>	
	1) od wartości dopuszczalnej 4,00 m do 4,50 m włącznie	0,15
	2) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,10 m ponad 4,50 m	0,20
3	<b>Za przekroczenie szerokości pojazdu lub pojazdu z ładunkiem:</b>	
	1) od wartości 3,0 m do 3,20 m szerokości pojazdu włącznie	0,20
	2) ponad 3,20 m do 4,50 m szerokości pojazdu włącznie	0,45



	3) dodatkowo za każde rozpoczęte 0,50 m ponad 4,50 m	0,40
<b>4</b>	<b>Za przekroczenie dopuszczalnych nacisków osi przewidzianych dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:</b>	
	1) dla pojedynczej osi nienapędowej za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t:	0,40
	2) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi mniejszej niż 1,0 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,40
	3) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,0 m i mniejszej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,70
	4) dla podwójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,60
	5) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,90
	6) dla potrójnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m i nie większej niż 1,4 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	1,00
	7) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t:	0,30
	8) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1 m i mniejszej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,25
	9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 1 t:	0,25
	10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t, za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 1 t:	0,25
	11) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,40
12) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,40	
<b>5</b>	<b>Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej:</b>	
	1) dla przyczepy dwuosiowej powyżej 18 t za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 18,0 t:	1,20
	2) dla przyczepy trzyosiowej za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 24,0 t:	1,20
	3) dla zespołu pojazdów składającego się z dwuosiowego lub trzyosiowego pojazdu samochodowego i trzyosiowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	4) dla zespołu pojazdów składającego się z trzyosiowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	5) dla pojazdu członowego składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	6) dla pojazdu członowego składającego się z trzyosiowego ciągnika siodłowego i dwu- lub trzyosiowej naczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20

7) dla pojazdu członowego składającego się z trzyosiowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy przewożącej 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 44,0 t:	1,20
8) dla zespołu pojazdów mających 4 osie, składających się z dwuosiowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 36,0 t:	1,20
9) dla pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy wynosi co najmniej 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 36,0 t:	1,20
10) dla pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy jest większa niż 1,8 m oraz jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 38,0 t:	1,20
11) dla pojazdu członowego lub zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy, zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 13 marca 2003 r. za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 42,0 t:	1,20
12) dla dwuosiowego pojazdu samochodowego za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 18,0 t:	1,20
13) dla trzyosiowego pojazdu samochodowego za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 25,0 t:	1,20
14) dla trzyosiowego pojazdu samochodowego o osi napędowej wyposażonej w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 26,0 t:	1,20
15) dla czteroosiowego pojazdu samochodowego z dwoma osiami kierowanymi, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 32,0 t:	1,20
16) trzyosiowego autobusu przegubowego za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 28,0 t:	1,20

**Art. 2.** W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 z późn. zm.<sup>3</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

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

„3) wydawanie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych;”;
  - b) dodaje się pkt 10 i 11 w brzmieniu:

„10) prowadzi listę i ewidencje audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykonuje inne czynności z tym związane;

11) przygotowuje projekty aktów prawnych z zakresu drogownictwa.”;
- 4) dodaje się art.22a w brzmieniu:

<sup>3</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362 i poz. 1364, Nr 169, poz. 1420, Nr 172, poz. 1440 i poz. 1441, Nr 179, poz. 1486 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708.

- „**Art. 22a.** 1. Zewnętrzny nadzór w zakresie stanu technicznego dróg publicznych prowadzi Główny Inspektor Transportu Drogowego.
2. W ramach prowadzonego nadzoru Główny Inspektor Transportu Drogowego:
- 1) prowadzi kontrolę:
    - a) stanu technicznego dróg publicznych, obiektów inżynierskich i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
    - b) stanu utrzymania dróg publicznych;
  - 2) wnioskuje do właściwego zarządcy drogi publicznej o niezwłoczne podjęcie odpowiednich działań organizacyjno-technicznych w celu usunięcia stwierdzonych w wyniku kontroli nieprawidłowości;
  - 3) może zamknąć ruch na drodze publicznej lub na jej odcinku.”;
- 5) w art.39 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia lub w sposób niezgodny z przepisami ruchu drogowego;”;
- 6) w art. 40a ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Kary za przejazdy pojazdów nienormatywnych, o których mowa w art. 13g ust. 1, dotyczące tych pojazdów, są przekazywane na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1.”;
- 7) w art. 40b ust. 2-4 otrzymują brzmienie:
- „2. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej, nacisków osi lub wymiarów pojazdów naczelnicy urzędów celnych wymierzają kary pieniężne ustalone zgodnie z art. 13g ust. 2 i pobierają opłaty za przejazd pojazdu nienormatywnego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
3. Urzędy celne otrzymują prowizję od pobranych kar pieniężnych.
4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wysokość prowizji, o której mowa w ust. 3, oraz sposób jej pobierania i rozliczania z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Wysokość prowizji jest uzależniana od wysokości pobranych opłat.”;
- 8) w art. 41:
- a) uchyla się ust. 1-3;
  - b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Dopuszczalne naciski osi dla dróg, o których mowa w ust. 4-6 określa załącznik nr 3 do ustawy.”;
- 9) dodaje się art. 43a w brzmieniu:
- „**Art. 43a.** Minister właściwy do spraw transportu mając na uwadze funkcje drogi publicznej w zależności od jej kategorii, konieczność zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego efektywność, określi w drodze rozporządzenia standardy utrzymania dróg publicznych.”
- 10) uchyla się załącznik nr 1;

11) dodaje się załącznik nr 3 w brzmieniu:

**„Załącznik nr 3**

**DOPUSZCZALNE NACISKI OSI**

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

8.	<b>między osiami składowymi nie mniejszej niż 1 m i mniejszej niż 1,3 m</b>	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	<b>13 t</b>
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	<b>14,4 t</b>
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	<b>16 t</b>
9.	<b>dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości między osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m</b>	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	<b>14,5 t</b>
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	<b>16 t</b>
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	<b>18 t</b>
10.	<b>dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości między osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne,</b>	
a)	suma nacisków osi, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 7,6 t, dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	<b>15,2 t</b>
b)	suma nacisków osi dla dróg, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 8,5 t, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	<b>17 t</b>
c)	suma nacisków osi dla dróg, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 9,5 t, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	<b>19 t</b>
11.	<b>dla wielokrotnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości między osiami składowymi nie większej niż 1,3 m</b>	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	<b>6 t</b>
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	<b>6,5 t</b>
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	<b>7 t</b>
12.	<b>dla wielokrotnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości między osiami składowymi większej niż 1,3 m</b>	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	<b>6,5 t</b>
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	<b>7,3 t</b>
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	<b>8 t</b>

**Art. 3.** W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.<sup>4</sup>) w art. 33 w ust. 2 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) zatwierdzone projekty organizacji ruchu – w przypadku robót budowlanych związanych z drogami publicznymi, z obiektami i urządzeniami służącymi do utrzymania tych dróg, z usytuowanymi w granicach pasa drogowego sieciami uzbrojenia terenu niezwiązanymi z użytkowaniem drogi, a w odniesieniu do dróg ekspresowych i autostrad – wraz z obiektami i urządzeniami obsługi podróży, pojazdów i przesyłek.”.

<sup>4</sup> Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 92, poz. 881, Nr 93, poz. 888, Nr 96, poz. 959, z 2005 r. Nr 113, poz. 954, Nr 163, poz. 1362, Nr 163, poz. 1364, Nr 169, poz. 1419 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 133, poz. 935.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.<sup>5</sup>) w art. 39b ust. 1 pkt 11b otrzymuje brzmienie:

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

**Art. 5.** W ustawie z dnia 31 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. Nr 122, poz. 1321 z późn. zm.<sup>6</sup>) w art. 44 dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

- „7) wykonywanie innych zadań przewidzianych w odrębnych ustawach;
- 8) przygotowywanie projektów aktów prawa z zakresu swojej działalności.”.

**Art. 6.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.<sup>7</sup>) art. 54a otrzymuje brzmienie:

„**Art. 54a.** Do zadań Głównego Inspektora Transportu Drogowego należy także:

- 1) wykonywanie w imieniu ministra właściwego do spraw transportu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) kontrola spełniania wymagań wprowadzonych do obrotu ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz prowadzenie postępowań w tych sprawach na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych;
- 3) wykonywanie nadzoru w zakresie stanu technicznego dróg publicznych, obiektów inżynierskich i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;

**Art. 7.** Podmioty, o których mowa w art. 83c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, prowadzące stacje kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy obowiązane są w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy dostosować swoją działalność do wymagań określonych w ustawie.

**Art. 7.** Przedsiębiorcy prowadzący szkolenie diagnostów obowiązani są w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy dostosować swoją działalność do wymagań określonych w ustawie.

**Art. 8.** Diagnosty, którzy uzyskali uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów:

- 1) przed dniem 1 stycznia 2004 r. obowiązani są do odbycia szkolenia, o którym mowa w art. 84 ust. 2b, w terminie 2 lat od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy,

<sup>5</sup> Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440 oraz z 2006 r. N 12, poz. 61.

<sup>6</sup> Zmiany ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2002 r. Nr 74. poz. 676, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708.

<sup>7</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 141, poz. 1184, Nr 155, poz. 1297, Nr 163, poz. 1362, Nr 172, poz. 1440 i Nr 180, poz. 1494 i 1497.

- 2) po dniu 1 stycznia 2004 r. obowiązani są do odbycia pierwszego szkolenia, o którym mowa w art. 84 ust. 2b, niniejszej ustawy, w termin 5 lat od daty uzyskania uprawnienia.

**Art. 9.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie upoważnień zmienionych niniejszą ustawą pozostają w mocy w zakresie nie sprzecznym z niniejszą ustawą do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych.

**Art. 10.** Świadectwa homologacji wydane przez ministra właściwego do spraw transportu zachowują ważność i mogą być zmieniane w drodze rozszerzenia przez Dyrektora Państwowego Centrum Homologacji Pojazdów.

**Art. 11.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 3, 4, 9-15 i 23, art. 2, 5 i 6, które wchodzi z dniem 1 stycznia 2008 r.

## UZASADNIENIE

Przedłożony projekt ustawy zmieniający przepisy szeregu ustaw: Prawa o ruchu drogowym, Ustawy o drogach publicznych, Prawa Budowlanego i Ustawy o dozorcze technicznym ma na celu wprowadzenie nowych rozwiązań służących:

- poprawie bezpieczeństwa ruchu i transportu drogowego,
- uproszczeniu procedur administracyjnych w sprawach związanych z ruchem drogowym i transportem,
- poprawie efektywności działania administracji rządowej i likwidacja luk w przepisach we wskazanych wyżej obszarach,
- prawidłowemu wdrożeniu ustawodawstwa europejskiego we wskazanych wyżej obszarach

Wśród propozycji mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wymienić:

- całoroczny obowiązek jazdy na światłach mijania przez całą dobę,
- ograniczenie dopuszczalnej prędkości dla lekkich czterokołowców do 40 km/h,
- obowiązek używania kasków ochronnych przez rowerzystów w wieku do 18 lat,
- zakaz przewozu dzieci na drogach poza obszarem zabudowanym na miejscach stojących w autobusie,
- określenie zasad mocowania przewożonych ładunków,
- zlikwidowanie luki w przepisach homologacyjnych,
- wprowadzenie doksztalcania diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów,
- wprowadzenie powszechnie obowiązujących standardów utrzymania dróg publicznych.

Omawiając szczegółowo propozycje mające pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, trzeba wskazać, że coraz większą popularnością na naszych drogach cieszą się pojazdy lekkie, które do tej pory nie były zdefiniowane w przepisach ustawowych – czterokołowce. Dlatego też zaproponowano wprowadzenie ich do przepisów ustawowych, m.in. poprzez ich zdefiniowanie (**art. 1 pkt 1 lit. c projektu** dodający pkt 39a w art. 2 Prawa o ruchu drogowym). Te pojazdy (w szczególności czterokołowce lekkie) nie zapewniają podobnego poziomu bezpieczeństwa jak samochody osobowe. Dlatego też zaproponowano ograniczenie prędkości dla tych pojazdów do 40 km/h (**art. 1 pkt 5 projektu** dodający pkt 4 w art.20 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym).

Ważnym elementem brakującym w dotychczasowych przepisach jest kwestia przewozu dzieci autobusami nie wyposażonymi w pasy bezpieczeństwa. W tych pojazdach ze względu na fakt, iż przepisy dopuszczają przewóz osób na miejscach stojących, sposób przewozu małych dzieci był w ogóle nie uregulowany. W przypadku gwałtownego hamowania, przy dużych prędkościach, dziecko stojące pomiędzy fotelami nie jest w stanie samodzielnie utrzymać się na nogach. Aby uniknąć groźnych urazów mogących mieć miejsce w opisanej sytuacji zaproponowano zakaz przewozu dzieci na miejscach stojących. Oczywiście w proponowanym przepisie uwzględniono komunikację miejską, gdzie tego typu wymóg nie jest możliwy do realizacji. (**art. 1 pkt 6 i 8 projektu** dodający art. 39a i zmieniające art. 45 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym).

Wprowadzenie całorocznego obowiązku jazdy na światłach przez całą dobę (**art. 1 pkt 9 projektu** zmieniające art. 51 Prawa o ruchu drogowym) powinno przyczynić się do znaczącej



poprawy widoczności pojazdów nie tylko w dni, w których widoczność jest ograniczona, ale także w dni słoneczne, gdy nieoświetlone pojazdy nie wyróżniają się z tła, jakie stanowi otoczenie drogi. Lepsza widoczność pojazdów ma szczególne znaczenie podczas wykonywania manewru wyprzedzania poza obszarem zabudowanym oraz dla osób starszych i słabowidzących uczestniczących zwłaszcza w miejskim ruchu drogowym jako piesi. Pozytywny efekt wprowadzenia jazdy na światłach potwierdzają liczne wyniki badań naukowych, w których oszacowano zarówno korzyści związane z tym obowiązkiem, jak też jego koszty wynikające z minimalnie zwiększonego zużycia paliwa.

Propozycja obowiązkowego korzystania przez młodocianych rowerzystów z kasków (hełmów ochronnych) (**art. 1 pkt 7 projektu** dodający ust. 3 w art. 40 Prawa o ruchu drogowym) wynika z faktu, iż najczęściej urazów powodujących zagrożenie życia i zdrowia rowerzystów to urazy głowy.

Niewątpliwie negatywny wpływ na organizację i bezpieczeństwo transportu drogowego ma fakt, że w polskim systemie prawnym brak przepisów dotyczących szczegółowego sposobu mocowania przewożonych przez pojazd ładunków. Dlatego też zaproponowano upoważnienie dla ministra właściwego ds. transportu do wydania odpowiednich przepisów (**art. 1 pkt 11 projektu** dodający ust. 15 w art. 61 Prawa o ruchu drogowym).

W ostatnim okresie na naszym rynku motoryzacyjnym pojawiło się zjawisko wykorzystywania zapisu zwalniającego z badań homologacyjnych typu pojazdu sprowadzonego w ilości jednej sztuki rocznie do sprzedaży pojazdów z rynków azjatyckich, które w normalnym trybie miałyby trudności w uzyskaniu pozytywnego wyniku badań homologacyjnych. Istnieje obawa, że pojazdy te mogą nie spełniać odpowiednich wymagań technicznych w zakresie bezpieczeństwa. Dlatego też w nowym brzmieniu przepisu art. 68 Prawa o ruchu drogowym (**art. 1 pkt 18 projektu**) zaproponowano likwidację takiego zwolnienia.

Zjawiskiem przekładającym się w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo ruchu drogowego jest niska jakość badań technicznych pojazdów. Ma ona przyczyny zarówno w słabym nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów, jak też niewłaściwej pracy diagnostów. Aby wyeliminować ten ostatni czynnik zaproponowano przywrócenie obowiązkowego odbywania przez uprawnionych diagnostów szkoleń okresowych. W celu zapewnienia właściwej jakości tych szkoleń koniecznym jest regulowanie zasad ich prowadzenia. Dlatego też nowe przepisy przewidują stworzenie nowej działalności gospodarczej, działalności regulowanej w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej polegającej na prowadzeniu ośrodków szkolenia diagnostów. Zgodnie z proponowanymi zapisami działalność tą będą mogły prowadzić przedsiębiorcy spełniające odpowiednie wymagania i gwarantujący wysoką jakość szkolenia. (**art. 1 pkt 35 projektu** dodający art. 84b-84e Prawa o ruchu drogowym)

Bezpieczeństwo ruchu drogowego zależy także w dużej mierze od warunków jakie panują na drodze. Zarządca drogi publicznej ma wpływ na te warunki wykonując zadania z zakresu jej utrzymania. Dotychczas jednolite warunki w tym zakresie ustalone były w drodze wewnętrznych zarządzeń Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych dla zimowego utrzymania dróg krajowych. Brak jest jednolicie określonych standardów całorocznego utrzymania dla wszystkich dróg publicznych, jako norm prawnych powszechnie obowiązujących. Zaproponowana delegacja do wydania stosownych przepisów w drodze aktu wykonawczego do ustawy o drogach publicznych (**art. 2 pkt 9 projektu** dodający art. 43a w ustawie o drogach publicznych) likwiduje tę lukę prawną i pozwoli skutecznie oddziaływać na warunki w jakich ruch drogowy się odbywa.

Uproszczeniu procedur administracyjnych i ułatwieniom dla obywateli i przedsiębiorców mają służyć m.in.:

- zmiany w zasadach wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych,

- wprowadzenie podstawy prawnej pozwalającej na zmniejszenie lub zwolnienie od opłat za zmianę dokumentów komunikacyjnych spowodowaną zmianami administracyjnymi.

Od wielu lat użytkownicy dróg (przewoźnicy i przedsiębiorstwa wykonujące przewozy na użytek własny) wskazują, że system wydawania zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych nie jest przyjazny i stwarza zbędne utrudnienia, co jest dla nich nie do zaakceptowania. Jako przykład można wskazać, iż przejazd pojazdu, który z ładunkiem przekracza normatywną szerokość np. o 15 cm (skrajnia 2.7 m) wymaga uzyskania zezwolenia na jednokrotny przejazd po wyznaczonej trasie od GDDKiA. W praktyce oznacza to w niektórych przypadkach oczekiwania na zezwolenie kilka tygodni w odległej o kilkadziesiąt kilometrów siedzibie oddziału GDDKiA. Podobne nieracjonalne przykłady można by mnożyć dlatego też zaproponowano m.in.:

- szerokie przekazanie kompetencji w zakresie wydawania zezwoleń organom samorządu terytorialnego (głównie w zakresie niewielkich, niezagrażających brd oraz infrastrukturze drogowej przekroczeń takich parametrów jak szerokość, długość, masa całkowita, naciski osi),
- szerokie wprowadzenie zezwoleń wydawanych na czas określony (w sytuacjach wskazanych wyżej),
- uproszczenie zasad pobierania opłat.

(**art. 1 pkt 12, 13 i 41** zmieniające brzmienie art. 64 i dodające art. 64a-64c i załącznik Prawa o ruchu drogowym **oraz art. 2 pkt 1-6 projektu** uchylające przepisy art. 4 pkt 25, art. 13c, art. 41 ust. 1-3, załącznik nr 1, zmieniające art. 18 pkt 3 i 6, art. 39 ust. 1 pkt 3 i dodające art. 41 ust.7 i załącznik nr 3 ustawy o drogach publicznych)

Proponowane zmiany z pewnością spowodują konsekwencje finansowe (m.in. zasilenie samorządu terytorialnego). Niestety ze względu na fakt, iż GDDKiA nie prowadziła szczegółowej analizy finansowej w rozbiciu na poszczególne rodzaje przejazdów wskazanie skutków finansowych nie jest możliwe. Niemniej uzyskane dane dotyczące całości wpływów do GDDKiA z tytułu wydawania zezwoleń – w 2005 roku było to łącznie 5630000 zł – pozwalają przyjąć założenie, że uciążliwość procedur administracyjnych i zarazem nieskuteczna kontrola transportu drogowego (np. w niektórych inspektoratach ITD od szeregu miesięcy nie waży się pojazdów) powoduje przejazd pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia. Tym samym można przyjąć hipotezę, że wprowadzenie ułatwień w uzyskiwaniu zezwoleń i wzmożenie kontroli pozwolą zwiększyć wpływy z tytułu przejazdów pojazdów nienormatywnych.

Od wielu lat opinia publiczna wskazywała na fakt, iż konsekwencje wszelkich zmian administracyjnych jak zmiana nazwy miejscowości lub nazwy ulicy ponoszą posiadacze dokumentów komunikacyjnych takich, jak prawo jazdy lub dowód rejestracyjny zmuszeni z tego tytułu do ich wymiany. Zaproponowane rozwiązanie umożliwia podjęcie uchwały przez radę powiatu zwalnającej posiadaczy tych dokumentów od opłat w całości lub w części (**art. 1 pkt 28 i 38 projektu** dodające art. 79b i 98a Prawa o ruchu drogowym).

Poprawie efektywności działania administracji publicznej mają służyć:

- zmiany w zakresie zarządzania ruchem,
- powołanie Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów,
- przekazanie kompetencji w zakresie homologacji pojazdów, ich warunków technicznych oraz rzeczoznawstwa techniki samochodowej ze szczebla ministra właściwego do spraw transportu do Centrum Homologacji,
- przekazanie nadzoru nad zarządzaniem ruchem Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego oraz rozszerzenie kompetencji tego organu o nadzór nad stanem technicznym dróg publicznych.

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

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

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

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

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

Agencja Certyfikacji Pojazdów – KBA (Kraftfahrt-Bundesamt), z siedzibą we Flensburgu;

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

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

Projekt ustawy proponuje powołanie Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów stanowiącego wydzieloną część Transportowego Dozoru Technicznego (jest on państwową osobą prawną) do wykonywania części zadań krajowej władzy homologacyjnej (**art. 1 pkt 14 projektu** dodający art. 65j-65m Prawa o ruchu drogowym). Takie rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę, co wiąże się ze zminimalizowaniem kosztów jej powołania. Jednostka ta samodzielnie, w szczególności wydawałaby i cofałaby świadectwa homologacji typu pojazdu oraz przedmiotów wyposażenia lub części, wydawałaby decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania homologacji pojazdu, decyzje na odstępstwo od warunków technicznych oraz zbierałaby i przetwarzała informacje o świadectwach homologacji wydanych zgodnie z europejską procedurą homologacji o których informacje przekazał producent lub importer pojazdu. Centrum Homologacji wykonywałoby sprawdzenie spełnienia wymagań w celu potwierdzenia czy dany typ pojazdu może otrzymać świadectwo homologacji. Centrum Homologacji prowadziłoby także ewidencję i listę rzeczoznawców samochodowych. Nie są to nowe zadania lub obowiązki nakładane na producentów, importerów lub podmioty dokonujące nabycia wewnątrzspółnotowego nowych typów pojazdów. Zadania dotychczas wykonywane bezpośrednio przez ministra właściwego do spraw transportu, które przeniesione do tworzonego Centrum Homologacji odciążą organ administracji centralnej nie będą wymagały tworzenia dodatkowych struktur w ministerstwie transportu w celu zwiększonego zapotrzebowania na bezpośrednią obsługę podmiotów gospodarczych sektora motoryzacyjnego w tym zakresie. Przeniesienie tych zadań do wykonania przez Centrum Homologacji pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu na sprawne wykonywanie obowiązków władzy homologacyjnej w zakresie nadzoru i implementacji prawa UE do polskiego systemu prawa. W zakresie homologacji pojazdów i warunków technicznych pojazdów prawo unii obejmuje około 300 dyrektyw.

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

Propozycja zmiany w art. 67 Prawa o ruchu drogowym (**art. 1 pkt 16 projektu**) wynika z bardzo dużej liczby spraw dotyczących odstępstw od obowiązujących warunków technicznych, których liczba po przystąpieniu Polski do UE wzrosła, określonych zarówno

w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515 z późn. zm.), jak i w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. nr 32, poz. 262 z późn. zm.), zachodzi pilna potrzeba usprawnienia i przyspieszenia prowadzonych procedur. Przewlekłość tych procedur, w szczególności w stosunku do pojazdów sprowadzanych z państw członkowskich Unii Europejskiej jest istotną barierą w swobodzie przepływu towarów. Wprowadzenie proponowanej zmiany w art. 67 ustawy, pozwoli na wydawanie stosownych odstępstw przez podległą Ministrowi jednostkę. Proces udzielania odstępstw jest procesem pracochłonnym, wyznaczona jednostka musi mieć zagwarantowane środki by nowy system udzielania odstępstw mógł funkcjonować. Przewiduje się, że opłata nie będzie wyższa niż 300 zł. Taka kwota może zagwarantować ciągłość i sprawność działania wyznaczonej jednostki w procesie udzielania odstępstw od warunków technicznych.

Reforma administracji publicznej w 1998 r. objęła także sferę zarządzania ruchem drogowym. W miejsce obszarowego modelu zarządzania ruchem, gdzie kompetencje w tym zakresie należały do wojewody (z wyłączeniem autostrad, gdzie ruchem zarządzał minister właściwy do spraw transportu), wprowadzono liniowy model zarządzania ruchem. W tym modelu kompetencje w zakresie zarządzania ruchem pokrywają się zasadniczo (z wyjątkiem dróg gminnych i wszystkich kategorii dróg położonych w mieście na prawach powiatu) z kompetencjami w zakresie zarządzania drogą. Ten model w praktyce okazuje się mało efektywny, gdyż ze względu na wiele ośrodków decyzyjnych na tym samym obszarze utrudnia w skali gminy, powiatu lub województwa prowadzenie spójnej polityki transportowej oraz efektywną organizację ruchu szybko reagującą na zmienne warunki ruchu i lokalne potrzeby społeczne. Dlatego też proponuje się zmianę tego stanu rzeczy, gdzie kompetencje podzielone byłyby w następujący sposób:

- na drogach krajowych ze względu na ich szczególne znaczenie dla ruchu tranzytowego ruchem zarządzałby, tak jak dotychczas Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.
- na wszystkich drogach położonych w mieście na prawach powiatu, tak jak dotychczas zarządzałby ruchem prezydent miasta
- na pozostałych drogach (wojewódzkie, powiatowe i gminne) zarządzanie ruchem przeszłoby w ręce marszałka województwa

**(art. 1 pkt 4 projektu** dodający rozdział 1a Prawa o ruchu drogowym)

Przyjęcie tego wariantu wychodziłoby naprzeciw postulatom sformułowanym zarówno przez środowiska akademickie, eksperckie, jak też osób zawodowo związanych z zarządzaniem ruchem. Przyjęcie tego wariantu wymaga odpowiedniego *vacatio legis* (1 stycznia 2008 r.) w celu umożliwienia prawidłowego przekazania dotychczasowych kompetencji. Zaproponowana zmiana przyniesie znaczne oszczędności w skali całego kraju, gdyż umożliwi likwidację stanowisk pracy związanych z zarządzaniem ruchem w powiatach.

Propozycja przekazania dotychczasowych kompetencji ministrowi właściwemu do spraw transportu w zakresie nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych do Głównego Inspektora Transportu Drogowego (**art. 1 pkt 4 projektu** dodający m.in. art. 10a Prawa o ruchu drogowym i **art. 6 pkt 1 projektu** zmieniający art. 54a ustawy o transporcie drogowym) ma na celu zwiększenie efektywności działania administracji rządowej w tym zakresie. Trudno bowiem przypuszczać, iż urząd powołany do obsługi naczelnego organu administracji rządowej, jakim jest Ministerstwo Transportu, nie mający jednostek terenowych może skutecznie kontrolować działania na około 18 tysiącach km dróg krajowych. Ten stan rzeczy został poddany głębokiej krytyce w raporcie NIK poświęconym zarządzaniu ruchem. Dlatego też racjonalnym rozwiązaniem jest przekazanie tych kompetencji organowi

mającemu oddziały terenowe w każdym województwie oraz realizującemu dotychczasowe działania w terenie (głównie na drogach krajowych).

Dotychczas zewnętrzna kontrola stanu technicznego dróg publicznych należała wyłącznie do kompetencji nadzoru budowlanego, który w swoich realnych działaniach ograniczał się wyłącznie do oceny stanu technicznego obiektów inżynierskich (budynków, obiektów mostowych itp.) nie kontrolując np. stanu nawierzchni, stanu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego lub stanu umieszczonych w pasie drogowym znaków drogowych. Ponadto brak było zewnętrznej kontroli stanu utrzymania drogi. Brak takiej zewnętrznej kontroli, obok zbyt małych środków finansowych przeznaczanych na utrzymanie dróg, powoduje, że stan znacznej części polskich dróg jest niezgodny z wymaganymi warunkami technicznymi i powoduje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego też proponuje się, aby kontrolę w tym zakresie prowadził Główny Inspektor Transportu Drogowego. (**art. 2 pkt 4 projektu** dodający art. 22a w ustawie o drogach publicznych oraz **art. 6 pkt 1 projektu** zmieniający art. 54a ustawy o transporcie drogowym)

Usunięciu luk w przepisach dotyczy m.in.:

- wskazanie trybu dokonywania zamówień na produkcję blankietów zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych oraz sposobu ich dystrybucji,
- „zalegalizowanie” stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez jednostki budżetowe, w tym szkoły zawodowe kształcące w kierunkach związanych z techniką samochodową, oraz określenie zasad nadzoru nad tymi jednostkami,
- określenie dopuszczalnych nacisków na oś dla danej kategorii drogi.

Propozycje zawarte w proponowanym art. 64c ust. 1 Prawa o ruchu drogowym (**art. 1 pkt 13 projektu**) mają na celu zapewnienie jednolitego wzoru blankietów zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych zaopatrzonych w zabezpieczenia uniemożliwiające ich fałszerstwo. Pozwoli to na skuteczniejszą egzekucję przepisów o przejazdach pojazdów nienormatywnych i tym samym lepszą ochronę polskich dróg.

Wejście zmian w przepisach ruchu drogowego wprowadzonych ustawą przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej spowodowało, iż ustawa Prawo o ruchu drogowym nie przewiduje podejmowania działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez podmioty nie będące przedsiębiorcami – np. przez szkoły zawodowe lub takie zakłady budżetowe jak miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne. Proponowane nowe przepisy art. 83c – 83d Prawa o ruchu drogowym (**art. 1 pkt 33 projektu**) legalizują działanie tych podmiotów oraz określają szczegółowe zasady nadzoru oraz kontroli nad tymi podmiotami.

Kolejna zmiana o charakterze formalnym dotyczy art. 140 Prawa o ruchu drogowym. Usunięcie z art. 124 w ust. 1 Prawa o ruchu drogowym przepisu pkt 1 dotyczącego świadectw kwalifikacji spowodowało przesunięcie numeracji, której nie uwzględniono w art. 140, pozbawiając sankcji nie poddanie się badaniu psychologicznemu osoby skierowanej przez organ kontroli ruchu drogowego. Przyjęcie nowego brzmienia tego przepisu usuwa tę lukę (**art. 1 pkt 40 projektu**).

Część zaproponowanych zmian związana jest z wdrażaniem ustawodawstwa Unii Europejskiej. Związane z tym propozycje to m.in. wprowadzenie pojęcia państwa trzeciego, czyli państwa niebędącego członkiem Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) (**art. 1 pkt 1 lit. e projektu**).

Inną zmianą związaną z UE jest wdrożenie wymogu art. 5 Dyrektywy 1999/37/EC zmienionej Dyrektywą 2003/127/EC, zgodnie z którą podstawą przerejestrowania pojazdu w innym państwie członkowskim powinien być dowód rejestracyjny (**art. 1 pkt 22 projektu** zmieniający art. 72 Prawa o ruchu drogowym).

Zmiany art.80b ust. 1a Prawa o ruchu drogowym (**art.1 pkt 29 projektu**) związane są z koniecznością gromadzenia i dostępu ministra właściwego do spraw transportu do danych dotyczących rodzaju paliwa, masy własnej i emisji CO<sub>2</sub> (wartości uśrednionej) wynika z obowiązku prowadzenia przez kraj członkowski (Ministerstwo Infrastruktury) systemu monitoringu zgodnie z *Decyzją 1753/2000/WE Parlamentu europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 2000r. ustanawiająca plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych.*

Propozycja zawarta w nowym przepisie art. 71 ust. 5a (**art. 1 pkt 21 projektu**) ma na celu wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych w zakresie wykorzystywania w ruchu międzynarodowym pojazdów zarejestrowanych za granicą, w przypadku gdy pojazd nie jest zarejestrowany na nazwisko kierowcy i jest on jedynie użytkownikiem. Jest to rozwinięcie postanowień konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z 1968 r. pozwalającej żądać od kierowców pojazdów zarejestrowanych za granicą udowodnienia prawa do dysponowania tymi pojazdami. Przepis ten umożliwi skuteczniejsze zwalczanie przestępczości samochodowej.

### **Podmioty na które oddziałuje akt normatywny**

Zaproponowany projekt oddziałuje na:

- Terenowe organy administracji samorządowej szczebla wojewódzkiego i powiatowego,
- Jednostki należące do samorządu terytorialnego: szkoły ponadgimnazjalne, jednostki ochrony przeciwpożarowej, jednostki wojskowe,
- Podmioty niebędące przedsiębiorcami prowadzące działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów, podmioty zajmujące się szkoleniem diagnostów,
- Producentów, importerów oraz podmioty wprowadzające w ramach wewnątrzwspólnotowego nabycia nowe pojazdy samochodowe,
- Kierowców, rzeczoznawców samochodowych, diagnostów, posiadaczy pojazdów.

### **Konsultacje społeczne**

Konsultowane społecznie obejmują:

- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego
- Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
- Forum Związków Zawodowych
- Stowarzyszenie profesjonalne Centrum Nauki Jazdy Polska
- Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT
- Unię Metropolii Polskich;
- Związek Powiatów Polskich
- Klub Inżynierii Ruchu.
- Polski Kongres Drogowy
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa
- Polska Izba Inżynierów Budownictwa
- Polska Izba Gospodarcza Stacji Kontroli Pojazdów

Projekt ustawy będzie skierowany pod obrady Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

### **Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego**

Wdrożenie proponowanych rozwiązań spowoduje:



- Konieczność utworzenia po jednym stanowisku pracy w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego oraz trzech stanowisk pracy w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego.
- Konieczność stworzenia ok. 15 stanowisk pracy w Centrum Homologacji stanowiącym wydzieloną część Transportowego Dozoru Technicznego (jest on państwową osobą prawną). Jednostka ta samodzielnie min. wydawałaby i cofałaby świadectwa homologacji typu pojazdu oraz przedmiotów wyposażenia lub części, wydawałaby decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania homologacji pojazdu, decyzje na odstępstwo od warunków technicznych oraz zbierałaby i przetwarzała informacje o świadectwach homologacji wydanych zgodnie z europejską procedurą homologacji o których informacje przekazał producent lub importer pojazdu.

Centrum Homologacji prowadziłyby także ewidencję i listę rzeczoznawców samochodowych. Zadania dotychczas wykonywane bezpośrednio przez ministra właściwego do spraw transportu, które przeniesiono do Centrum Homologacji w ramach istniejącego Transportowego Dozoru Technicznego nie będą wymagały tworzenia dodatkowych struktur w ministerstwie transportu w celu zwiększonego zapotrzebowania na bezpośrednią obsługę podmiotów gospodarczych sektora motoryzacyjnego w tym zakresie.

Utworzenie Centrum Homologacji i jego bieżąca działalność nie obciążą dodatkowo budżetu państwa, gdyż uzyskane przychody z tytułu opłat za wykonywane czynności będą dochodem Centrum Homologacji służącym jego funkcjonowaniu i rozwojowi. Finansowanie Centrum Homologacji odbywałoby się z przychodów za wykonywanie zadań władzy homologacyjnej. We wszystkich europejskich systemach homologacji koszty badań sprawdzeń kontroli wydawania dokumentów homologacyjnych pokrywają producenci importerzy pojazdów. Skierowanie tych środków na działalność Centrum Homologacji pozwoli usprawnić obsługę tych podmiotów nadając jej charakter usługowego stworzy system bardziej przyjazny dla firm motoryzacyjnych.

- Z uwagi na utworzenie nowej działalności gospodarczej regulowanej jaką są ośrodki szkolenia diagnostów dla marszałków województw wynika obowiązek reglamentowania tej działalności oraz zorganizowania kontroli i nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów. Wymiar etatu potrzebny do realizacji zadania ok. ¼ etatu z uwagi na możliwość działania kilku ww ośrodków na terenie danego województwa .
- Projektowana ustawa będzie miała wpływ na wydatki samorządu terytorialnego z uwagi zmianę kompetencji w zakresie zarządzania ruchem. Wydatki będą zmniejszone z uwagi na likwidację stanowisk pracy związanych z zarządzaniem ruchem w powiatach. Ministerstwo Transportu nie posiada informacji o wymiarze etatów obsadzanych w tym zakresie w powiatach.

Projekt nie rodzi konsekwencji finansowych dla samorządu gminnego.

#### **Wpływ regulacji na inne koszty społeczne**

- Koszty społeczne wywoła również wprowadzenie obowiązku odbywania szkolenia uzupełniającego przez uprawnionych diagnostów. Trudna do oszacowania jest wysokość tych kosztów ze względu na fakt, że szkolenia będą odbywały się w ośrodkach szkolenia diagnostów prowadzonych przez przedsiębiorców, którzy samodzielnie będą ustalali wysokość ceny za szkolenie, a rynek weryfikował będzie popyt na szkolenia oferowane przez poszczególnych przedsiębiorców.
- Wdrożenie zmian wynikających z Decyzji 1753/2003/WE oraz Decyzji 2005/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady będzie stanowić rozszerzenie czynności dokonywanych przez organy rejestrujące pojazdy w postaci przeniesienia z wyciągu ze świadectwa

homologacji do bazy danych systemu teleinformatycznego CEP dodatkowych ośmiu danych (informacji) o pojeździe. Nie spowoduje to wydłużenia czasu trwania czynności urzędowych, ani poniesienia dodatkowych kosztów. Następnie dane pobierane z CEP przez ministra właściwego do spraw transportu będą przekazywane do właściwych organów UE jako obowiązkowy monitoring pojazdów.

### **Wpływ regulacji na rynek pracy**

Projekt ustawy szczegółowo określa wymagane kwalifikacje od osób przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Wprowadzenie proponowanych zmian w znacznym stopniu podniesie kwalifikacje diagnostów. Odbywanie szkolenia, przed egzaminem na diagnostę w ośrodku szkolenia, który będzie spełniał wymagania ustawy z pewnością podniesie poziom wiedzy kandydatów na diagnostów oraz podniesie poziom zdawalności egzaminu. Ponadto wprowadzenie obowiązku odbywania szkoleń uzupełniających co 5 lat spowoduje wzrost kwalifikacji diagnostów uprawnionych, co ma szczególnie duże znaczenie dla tych diagnostów którzy przeprowadzają badania techniczne pojazdów specjalnych, pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych oraz autobusów.

### **Wpływ regulacji na konkurencyjność, gospodarkę i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Jak widać zwiększenie zakresu ingerencji administracji publicznej w wykonywanie działalności gospodarczej poprzez jej reglamentację odnosi się tylko przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, których działalność nie podlegała dotychczas jakimkolwiek ograniczeniom i regulacjom. Ich liczbę szacuje się jako nie większą niż kilkadziesiąt ośrodków w skali całego kraju.

### **Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów**

Proponowana regulacja prawna nie będzie miała bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów.

### **Ocena skutków prawnych**

Proponowana ustawa obok wprowadzenia całkowicie nowych rozwiązań dotyczących ośrodków szkolenia diagnostów likwiduje wiele luk prawnych i nieścisłości, które występują w obecnych przepisach. Ponadto precyzuje formę działalności stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez podmioty niebędące przedsiębiorcami oraz precyzuje formę prowadzenia nadzoru i kontroli nad tą działalnością. Pozwoli to na jednolite stosowania prawa i procedur w skali całego kraju

Do zakresu przedmiotowego regulowanego niniejszą ustawą odnoszą się następujące akty prawa międzynarodowego i akty ustawodawcze Unii Europejskiej:

- Dyrektywa 91/439/EEC on driving licences, zaktualizowana przez dyrektywy 94/72/EC, 96/47/EC i 97/26/EC, decyzje komisji 96/427/EC, 2000/56/EC, 2000/275/EC, 2000/275/EC i interpretację komisji 2002/C 77/03.
- Decyzja 1753/2000/WE Parlamentu europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 2000r. ustanawiająca plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych.

Proponowany akt prawny jest zgodny z ww. aktami prawa międzynarodowego i unijnego.