

Ustawa
z dnia
o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹

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.²) 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 uciążliwości 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 i pkt 39b w brzmieniu:

„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;”;

¹ Niniejsza ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane, w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w ustawie z dnia 31 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

² Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497 oraz z 2006 r. Nr 17, poz. 141 i Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 oraz Nr 235, poz. 1701.

- „39b) pojazd typu „SAM” – pojazd zbudowany przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej;
- c) po pkt 44 dodaje się pkt 44a i pkt 44b 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;
- „44b) czterokołowiec lekki – czterokołowiec, 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 zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, dwukołowy lub z bocznym wózkiem – wielośladowy; określenie obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół;
- 46) motorower – pojazd dwu lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;”;
- e) 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 albo na podstawie orzeczenia wydanego przez organy rentowe równoważnego na mocy przepisów szczególnych z orzeczeniami o niepełnosprawności.”;
- 3) uchyla się art. 10;
- 4) w dziale I po rozdziale 1 dodaje się rozdział 1a w brzmieniu:

„Rozdział 1a

Zarządzanie ruchem na drogach publicznych

Art. 10a. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad 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) zarządcy 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 przez zarządcę drogi działań, o których mowa w ust. 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) zarządcami dróg publicznych oraz niepublicznych dróg położonych w strefie zamieszkania;
- 2) Policją, Inspekcją Transportu Drogowego, Żandarmerią Wojskową lub wojskowymi organami porządkowymi;
- 3) podmiotami zarządzającymi infrastrukturą techniczną, a w szczególności infrastrukturą kolejową i tramwajową;
- 4) innymi organami zarządzającymi ruchem.”;

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

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

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

Art. 10d. 1. Projekt organizacji ruchu sporządza inżynier ruchu.

2. Projekt organizacji ruchu przedstawia do zatwierdzenia:

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

po uzyskaniu opinii audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego – dla projektów organizacji ruchu na drodze krajowej.

3. Uzyskania pozytywnej opinii audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego nie wymaga się w przypadku projektu organizacji ruchu na drodze krajowej, dla którego uzyskano pozytywną opinię, o której mowa w ust. 8.

4. Projekt organizacji ruchu rozpatruje w imieniu organu zarządzającego ruchem upoważniony przez ten organ inżynier ruchu.

5. Organ zarządzający ruchem po rozpatrzeniu złożonego projektu organizacji ruchu:

- 1) zatwierdza projekt organizacji ruchu w całości lub w części:
 - a) bez zmian,
 - b) po wprowadzeniu zmian lub wpisaniu uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu,
- 2) odsyła projekt w celu wprowadzenia poprawek, albo
- 3) odrzuca 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, o których mowa w art. 10i ust. 2 pkt 3.

9. Zatwierdzenie, odesłanie lub odrzucenie projektu organizacji ruchu jest czynnością niestanowiącą decyzji administracyjnej w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 10e. 1. Inżynierem ruchu jest osoba:

- 1) posiadająca wyższe wykształcenie w zakresie:
 - a) inżynierii ruchu, albo
 - b) drogownictwa i ukończone z wynikiem pozytywnym podyplomowe studia w zakresie inżynierii ruchu;
 - 2) wpisana na listę inżynierów ruchu prowadzoną przez wojewodę.
2. Wojewoda wpisuje na listę inżynierów ruchu osobę, która spełnia wymagania określone w ust. 1 pkt 1, i potwierdza wpis, wydając zaświadczenie. Wpis dokonywany jest za opłatą.
3. Na liście inżynierów ruchu umieszcza się imię i nazwisko osoby oraz jej numer identyfikacyjny.
4. Wojewoda skreśla osobę z listy inżynierów ruchu:
- 1) niespełniającą wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1;
 - 2) w razie jej śmierci.
5. Lista inżynierów ruchu drogowego jest ogólnie dostępna.

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

- 1) posiada wyższe wykształcenie w dziedzinie drogownictwa;
 - 2) posiada co najmniej 2-letnią praktykę zawodową w zakresie zarządzania ruchem drogowym;
 - 3) posiada certyfikat w zakresie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji;
 - 4) została wpisana na listę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Wojewoda wpisuje na listę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego osobę, która spełnia wymagania określone w ust. 1 pkt 1-3, i potwierdza wpis, wydając zaświadczenie. Wpis dokonywany jest za opłatą, na okres wynikający z terminu ważności certyfikatu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3.
3. Na liście audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszcza się imię i nazwisko audytora oraz jego numer identyfikacyjny.
4. Wojewoda skreśla audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego z listy audytorów:
- 1) po upływie terminu, o którym mowa w ust. 2;
 - 2) niespełniającego wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1-3;
 - 3) w razie śmierci audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Lista audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ogólnie dostępna.

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

- 1) minister właściwy do spraw transportu – na drogach krajowych, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu;

- 2) wojewoda – na pozostałych drogach.
2. Organ sprawujący nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach:
- 1) dokonuje oceny organizacji ruchu w zakresie:
 - a) zgodności z obowiązującymi przepisami,
 - b) bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - 2) może nakazać organowi zarządzającemu ruchem w drodze zarządzenia zmianę organizacji ruchu ze względu na ważny interes ogólnospołeczny lub konieczność zapewnienia ruchu tranzytowego.
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. 10h. 1. Inspekcja Transportu Drogowego wykonuje w imieniu ministra właściwego do spraw transportu czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem, o których mowa w art. 10g ust. 2 pkt 1 i ust. 3;

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego występuje do ministra właściwego do spraw transportu z wnioskiem o:

- 1) wydanie nakazu zmiany organizacji ruchu na drodze krajowej, w sytuacji, o której mowa w art. 10g ust. 2 pkt 2;
- 2) zgodę na realizację działań, o których mowa w art. 10g ust. 3.

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

- 1) okresowe ograniczenia ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu niektórych rodzajów pojazdów – mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych lub konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem;
- 2) lokalne ograniczenie ruchu pojazdów na drogach lub zakaz ruchu pojazdów – mając na uwadze konieczność zapewnienia porządku, bezpieczeństwa publicznego lub bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, określi w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem – mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego oraz potrzebę efektywnego wykorzystania dróg publicznych;
- 2) wymogi dotyczące projektu organizacji ruchu – uwzględniając wszystkie niezbędne informacje dla oceny warunków ruchu drogowego;
- 3) wykaz jednostek badawczo-rozwojowych wydających opinię w sprawie nowych, niesprawdzonych w krajowej praktyce, rozwiązań technicznych w projektowanej organizacji ruchu, nieznajdujących podstaw w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz dotyczących warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego – uwzględniając:

- a) posiadanie personelu o odpowiedniej wiedzy w zakresie zarządzania ruchem,
- b) dysponowanie odpowiednim doświadczeniem i dorobkiem naukowym w zakresie zarządzania ruchem.

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

5) w art. 20 w ust. 6 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) art. 40 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 40** 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.

2. Kierujący czterokołowcem oraz osoba przewożona takim pojazdem są obowiązani używać w czasie jazdy hełmu ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.

3. Kierujący rowerem oraz osoba przewożona takim pojazdem, o ile nie ukończyli 18 lat, są obowiązani używać w czasie jazdy hełmu ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.

4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do motocykli fabrycznie wyposażonych w pasy bezpieczeństwa.

5. Przepisu ust. 2 nie stosuje się w odniesieniu do czterokołowców fabrycznie wyposażonych w nadwozie zamknięte i pasy bezpieczeństwa.”;

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) uchyla się ust. 4;

10) w art. 61 uchyla się ust. 11;

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

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

12) art. 64 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) uzyskania zezwolenia przez uprawnioną osobę, oraz
- 2) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem.

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

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

3. Zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego wydaje się na:

- 1) czas określony w zezwoleniu – dotyczy zezwoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 1-5;
- 2) określoną w zezwoleniu liczbę przejazdów – dotyczy 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, dla którego zezwolenie ma być wydane – dotyczy zezwolenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 1-3 i pkt 5;
- 2) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – 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 zarządcami dróg, jeżeli istnieje możliwość wyznaczenia trasy przejazdu, w szczególności ze względu na stan techniczny drogi i innych obiektów budowlanych położonych w jej pobliżu.

8. W zezwoleniu, o którym mowa w ust. 2 pkt 6, określa się warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego, które mogą zawierać w szczególności wymóg pilotowania przez odpowiednio wyposażony i oznakowany inny pojazd.

9. Zezwolenie wydaje się:

- 1) niezwłocznie po złożeniu wniosku o wydanie zezwolenia – dotyczy zezwoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 1-5;
- 2) bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w terminie 14 dni od złożenia wniosku o wydanie zezwolenia – dotyczy zezwolenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 6.

10. Przepis ust. 1 nie dotyczy:

- 1) autobusów – w zakresie zezwoleń, o których mowa w ust. 2 pkt 1-4;
- 2) pojazdów biorących udział w akcjach ratowniczych;
- 3) pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych, należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji lub Straży Granicznej.”;

13) po art. 64 dodaje się art. 64a-64d w brzmieniu:

„Art. 64a. 1. Zezwolenie, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 1-5 nie zwalnia z:

- 1) obowiązku stosowania się do 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. Ubiegający się o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 6, 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 zarządzanych przez więcej niż jedną jednostkę 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.

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

Art. 64c. 1. Wpływy uzyskane z opłat za wydanie zezwolenia na ruch pojazdu nienormatywnego stanowią dochód:

- 1) budżetu państwa – dla zezwoleń, o których mowa w art. 64 ust. 2 pkt 4 i 6;
- 2) właściwych jednostek samorządu terytorialnego – dla zezwoleń o których mowa w art. 64 ust. 2 pkt 1-3;
- 3) powiatu właściwego ze względu na miejsce wydania zezwolenia – dla zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 2 pkt 5;
- 4) miasta na prawach powiatu – dla zezwoleń, których mowa w art. 64 ust. 5.

2. Organ wydający zezwolenie przekazuje wpływy uzyskane z opłat za wydanie zezwolenia:

- 1) odpowiednio do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego zarządzających drogami, których dotyczy zezwolenie – dla zezwoleń, o których mowa w art. 64 ust. 2 pkt 1-3;

- 2) do budżetu powiatu właściwego ze względu 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.
3. Od wpływów z opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdów nienormatywnych przekazanych zgodnie z ust. 2 prowizję otrzymują:
- 1) urzędy powiatowe – od opłat przekazywanych na rzecz innych jednostek samorządu terytorialnego;
 - 2) urzędy celne – od wszystkich pobieranych opłat.
4. Wpływy 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. 64d. 1. Minister właściwy do spraw transportu dokona wyboru producenta blankietów zezwoleń na ruch pojazdu nienormatywnego w trybie określonym przepisami o zamówieniach publicznych.

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

- 1) warunki dystrybucji blankietów zezwoleń, o których mowa w ust. 1;
- 2) warunki i tryb wydawania zezwoleń;
- 3) warunki ruchu pojazdu nienormatywnego;
- 4) warunki i sposób pilotowania oraz wyposażenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotaż

- mając na uwadze konieczność zapewnienia sprawności procedury administracyjnej oraz zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, 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 mając na uwadze rzeczywiste koszty związane z wydaniem zezwolenia.

5. Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Sprawiedliwości w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określą, w drodze rozporządzenia, warunki poruszania się po drogach pojazdów jednostek ochrony przeciwpożarowej, pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji lub Straży Granicznej, pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych – mając na uwadze szczególny charakter zadań związanych z obronnością oraz konieczność zapewnienia porządku, sprawności i bezpieczeństwa ruchu.

14) w dziale III rozdział 1 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 1

Polskie Centrum Homologacji Pojazdów

Art. 65j. Tworzy się Polskie Centrum Homologacji Pojazdów, w strukturze organizacyjnej Transportowego Dozoru Technicznego zwane dalej „Centrum Homologacji”, działające jako właściwe w sprawach homologacji pojazdów, odstępstw od warunków technicznych, rzeczoznawców samochodowych oraz wydawania świadectw homologacji, o których mowa w art. 68.

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 zwolnień z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji;
- 6) wydawanie zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu;
- 7) zbieranie i przetwarzanie informacji, o których mowa w art. 68 ust. 4;
- 8) zbieranie i przekazywanie informacji:
 - a) w terminie 30 dni od dnia wydania świadectwa homologacji zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej kopie tych świadectw wraz z opisem technicznym, wystawionych dla każdego typu pojazdu, w zakresie wydania, zmiany lub cofnięcia świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - b) co najmniej na 30 dni przed terminem wygaśnięcia świadectwa homologacji wydanego zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej informację o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu pojazdu, ze wskazaniem powodu i daty wygaśnięcia oraz numeru identyfikacyjnego VIN ostatniego pojazdu danego typu zgodnego z wygasającym świadectwem homologacji,
 - c) raz w miesiącu do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej listę świadectw homologacji typu przedmiotów wyposażenia i części, w zakresie wydania, zmiany lub cofnięcia świadectwa homologacji,
 - d) w terminie 30 dni od dnia udzielenia zwolnienia od obowiązku, o którym mowa w art. 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.

- 9) prowadzenie ewidencji wydanych świadectw homologacji;
- 10) udzielanie odstępstw od warunków technicznych;
- 11) opracowywanie projektów krajowych wymagań technicznych dla pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części stosowanych w pojazdach, w szczególności uwzględniających stan prawny wynikający z przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie, z wiążących Rzeczypospolitą Polskę umów międzynarodowych, oraz z Porozumienia, o którym mowa w art. 68 ust. 7;
- 12) prowadzenie kontroli zgodności produkcji;
- 13) nadzoruje i kontroluje przeprowadzanie badań homologacyjnych i badań zgodności w jednostkach badawczych upoważnionych do wykonywania tych badań;
- 14) udział w pracach grup roboczych Unii Europejskiej oraz Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczących pojazdów;
- 15) prowadzenie listy rzeczoznawców samochodowych;
- 16) wykonywanie innych zadań zleconych przez ministra właściwego do spraw transportu.

2. Przy wykonywaniu zadania, o którym mowa w ust. 1 pkt 16, minister właściwy do spraw transportu zapewnia Centrum Homologacji środki do wykonania zadania, chyba że wykonanie zadania następuje odpłatnie na podstawie umowy, zawieranej ze stroną finansującą wykonanie tego zadania.

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

2. Dyrektor TDT:

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

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

Art. 65m. Minister właściwy do spraw transportu może wydawać Dyrektorowi TDT wiążące go wytyczne i polecenia co do sposobu wykonywania jego zadań. Wytyczne i polecenia nie mogą dotyczyć indywidualnych rozstrzygnięć co do istoty sprawy załatwianej w drodze decyzji administracyjnej.

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

15) w dziale III dotychczasowy rozdział 1 otrzymuje numer 1a;

16) w art. 66 w ust. 4 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) dokonywania zmian konstrukcyjnych pojazdu zmieniających jego rodzaj, ilości przewożonych osób, masę lub naciski osi, z wyjątkiem:

- a) nowego pojazdu, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji lub decyzja zwalniająca pojazd z homologacji,
- b) pojazdu, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe, po badaniu co do zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 68 ust 7.

17) art. 67 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 67.** 1. Dyrektor TDT może w indywidualnym, uzasadnionym przypadku zezwolić, w drodze decyzji administracyjnej, na odstępstwo od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd.

2. Decyzja, o której mowa w ust. 1 wydawana jest, po uiszczeniu opłaty, na wniosek właściciela pojazdu. Wymóg uiszczenia opłaty nie dotyczy właścicieli pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 4.

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

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

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

5. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, w sposób odmienny od określonego w ust. 3, wykaz wymaganych dokumentów i informacji załączanych do wniosku o wydanie decyzji zezwalającej na odstępstwo od warunków technicznych, mając na uwadze różne stany faktyczne pojazdów sprowadzanych z zagranicy, w celu jednoznacznego ustalenia ich danych na potrzebę dopuszczenia do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

18) 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.”;

19) 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 TDT .

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

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

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

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

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

7. Świadectwo homologacji wydaje się za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej dla:

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

a) przepisach art. 66 i art. 70a ust. 1,

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 z późn. zm.),

- 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 TDT może uznać te dokumenty za równoważne świadectwu homologacji po uzyskaniu pozytywnej opinii jednostki badawczej upoważnionej do prowadzenia badań homologacyjnych w tym zakresie.

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

10. Badania homologacyjne prowadzą jednostki upoważnione do wykonywania tych badań określone przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia.

11. Koszt badań homologacyjnych, sprawdzenia spełnienia wymagań, o którym mowa w ust. 7 pkt 2 lit. a pokrywa producent, importer lub odpowiednio podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

12. 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.

13. 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.

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

15. Świadectwo homologacji typu pojazdu wygasa, jeżeli:

- 1) producent lub importer pojazdu, w przypadkach, o których mowa w ust. 12 i 13, nie uzyska zmiany do tego świadectwa,
- 2) producent podejmie decyzję o ostatecznym zakończeniu produkcji danego typu pojazdu.

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

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

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

- 1) zabytkowego;
- 2) typu „SAM”;
- 3) specjalnego lub używanego do celów specjalnych, należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej oraz Straży Pożarnej;
- 4) wyprodukowanego lub importowanego w ilości jednej sztuki danego typu rocznie – nie dotyczy to tramwajów i trolejbusów;
- 5) zarejestrowanego lub sprowadzonego z zagranicy, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych zmieniających jego rodzaj, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi.

19. Pojazdy, o których mowa w ust. 18 pkt 1 i 2, podlegają badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi, które przeprowadza się na koszt wnioskodawcy.

20. Pojazdy, o których mowa w ust. 18 pkt 4 i 5, podlegają dopuszczeniu jednostkowemu – nie dotyczy to tramwajów i trolejbusów.

21. Dyrektor TDT wydaje zezwolenie na dopuszczenie jednostkowe pojazdu za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty katalogowej po przedstawieniu pozytywnego wyniku badań co do zgodności z wymaganiami, o których mowa w ust 7. Badanie to przeprowadza, na koszt wnioskodawcy, jednostka badawcza upoważniona do przeprowadzania badań homologacyjnych.

Art. 68a. 1. Tworzy się katalog pojazdów dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zwany dalej „katalogiem”.

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

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

4. Dane i informacje przekazuje do katalogu:

- 1) Dyrektor TDT na podstawie:
 - a) wydanego świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - b) informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu wydanym zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji potwierdzającym spełnienie aktualnego poziomu wymagań stosowanych w państwach UE,
 - c) rozszerzenia świadectwa homologacji,
 - d) zwolnienia z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji,
 - e) zezwolenia na jednostkowe dopuszczenie pojazdu;
- 2) organ rejestrujący pojazd na podstawie zaświadczenia z badania technicznego – w przypadkach innych niż określone w pkt 1.

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

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

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

6. Jednostka prowadząca katalog może udostępnić za opłatą dane i informacje gromadzone w katalogu innym podmiotom, niż wymienione w ust. 5. Opłata za udostępnienie danych stanowi przychód jednostki prowadzącej katalog.”;

20) art. 70 otrzymuje brzmienie:

„**Art. 70.** 1. Dyrektor TDT 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. Jeżeli typ pojazdu nie spełnia wymagań ustawy w zakresie wymiarów, mas lub nacisków osi, decyzja, o której mowa w ust. 2, stanowi jednocześnie zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych.

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

21) dodaje się art. 70a-70c w brzmieniu:

„**Art. 70a.** 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki i tryb wydawania, zmiany i cofania świadectw homologacji, zakres wymagań obowiązujących w procesie homologacji, zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności produkcji, zabudowy lub montażu z warunkami homologacji, wzory dokumentów związanych z homologacją;
- 2) warunki i tryb dopuszczenia jednostkowego pojazdów, o których mowa w art. 68 ust. 20, zakres badań zgodności tych pojazdów oraz wzory dokumentów z tym związanych;
- 3) wysokość opłat za:
 - a) wydanie i rozszerzenie świadectwa homologacji nie wyższych niż równowartość 1.000 euro,
 - b) sprawdzenie spełnienia wymagań o którym mowa w art. 68 ust. 7 pkt 2 lit a nie wyższych niż równowartość 1.000 euro,
 - c) badania homologacyjne, o którym mowa w art. 68 ust. 7 pkt 1 i pkt 2 lit b, nie wyższych niż równowartość 10.000 euro,
 - d) wydanie zezwolenia na jednostkowe dopuszczenie pojazdu, nie wyższych niż równowartość 1.000 euro,

- e) badania co do zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 68 ust. 7, przeprowadzanemu w celu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe pojazdu, nie wyższych niż równowartość 5.000 euro,

- uwzględniając w szczególności przepisy Unii Europejskiej i wiążące Rzeczypospolitą Polską umowy międzynarodowe dotyczące badań homologacyjnych, koszty wydania i zmiany świadectw homologacji w zależności od zakresu tego świadectwa, koszty badań homologacyjnych w zależności od rodzaju i kategorii pojazdów oraz ilości wersji i wariantów występujących w ramach homologowanego typu, koszty kontroli zgodności produkcji i montażu, oraz średni kurs euro przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia.

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

- 1) szczegółowy sposób przekazywania informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu, o której mowa w art. 68 ust. 4 oraz wzory dokumentów w tej sprawie ;
- 2) wysokość opłat za przekazanie informacji, o którym mowa w art. 68 ust. 4 nie wyższych niż równowartość 500 euro,
- 3) wysokość opłaty katalogowej, nie wyższej niż równowartość 10 euro,

- uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia sprawnego funkcjonowania procesu rejestracji i ewidencji pojazdów, możliwość prawidłowej identyfikacji pojazdów uzyskujących świadectwa homologacji typu pojazdu wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, koszty przygotowania informacji o tych pojazdach na potrzeby rejestracji i ewidencji pojazdów, oraz średni kurs euro przeliczanego na złote według średniego kursu walut obcych ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski z ostatniego dnia roku poprzedzającego rok wydania rozporządzenia.

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

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

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań zgodności pojazdów, o których mowa w art. 68 ust. 18 pkt 1 i 2, z warunkami technicznymi, wzory dokumentów związanych z tymi badaniami oraz jednostki upoważnione do przeprowadzania tych badań, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z tych pojazdów oraz ich zakres warunków technicznych.

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

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

- uwzględniając w szczególności przepisy prawa Unii Europejskiej i wiążące Rzeczypospolitą Polskę umowy międzynarodowe dotyczące homologacji pojazdów oraz koszty wydania i zmiany decyzji w zależności od zakresu decyzji zwalniającej.

Art. 70b. 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.

Art. 70c. 1. Producent, importer, który wprowadza do obrotu nowe pojazdy, przedmioty wyposażenia i części pojazdów nie posiadając świadectwa homologacji wydanego przez Dyrektora TDT 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.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do podmiotu:

- 1) wprowadzającego do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ramach wewnątrzspółnotowego nabycia nowe pojazdy, przedmioty ich wyposażenia i części pojazdów;
- 2) montującego instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem.
- 3) dokonującego zmian konstrukcyjnych pojazdu zmieniających jego rodzaj, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi.

3. Orzekanie w sprawach, o których mowa w ust. 1 następuje w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia.”;

22) 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.”;

23) w art. 72:

a) w ust. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) zezwolenia na jednostkowe dopuszczenie pojazdu;”;

b) w ust. 2:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

- uchyla się pkt 4,

- pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) pojazdu innego niż określony w art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 4 i 5 – w zakresie pkt 9.”;

- dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) pojazdu, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 5 – w zakresie ust. 1 pkt 2, 6a, 8 i 9.”;

c) 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.”;

24) po art. 73 dodaje się art. 73a w brzmieniu:

„Art. 73a. 1. Starosta wydaje nowy dowód rejestracyjny na wniosek właściciela pojazdu w przypadku:

- 1) utraty lub zniszczenia dowodu rejestracyjnego,
- 2) braku miejsc w dowodzie rejestracyjnym na zamieszczenie w nim terminów następnego badania technicznego,
- 3) wydania tablic rejestracyjnych z nowym numerem z powodu utraty lub zniszczenia dotychczasowych,
- 4) dokonania w pojeździe zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, powodujących zmianę stanu faktycznego w zakresie danych umieszczonych w dowodzie rejestracyjnym.

Do czasu wystawienia dowodu rejestracyjnego wydaje się pozwolenie czasowe.

2. Do wydania nowego dowodu rejestracyjnego w sytuacji, o której mowa w ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy art. 73 ust. 2-5.”;

25) w art. 74:

a) w ust. 1 w pkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) przejazdu pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

- z miejsca jego zakupu lub odbioru albo
- od producenta pojazdu do miejsca sprzedaży lub odbioru.”;

b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) na wniosek właściciela pojazdu, po złożeniu przez niego wniosku o rejestrację pojazdu;”;

26) w art. 76 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Minister właściwy do spraw finansów w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji oraz

wzory dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów kontroli skarbowej i Służby Celnej, a także jednostki organizacyjne właściwe w tych sprawach.

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

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

28) w art. 79 :

a) dodaje się ust 3a w brzmieniu :

„3a. W przypadku nie złożenia przez właściciela wniosku o wyrejestrowanie pojazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, organ rejestrujący po upływie 30 dni od otrzymania informacji o zarejestrowaniu pojazdu za granicą od organu właściwego w sprawie rejestracji pojazdu w innym państwie członkowskim, dokonuje wyrejestrowania pojazdu z urzędu.”;

b) w ust. 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

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

29) w art. 79a:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dyrektor TDT 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 TDT 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.”;

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

a) w pkt 1:

- lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy.”;

- dodaje się lit. k-t w brzmieniu:

„k) podrodzaj,

l) rodzaj paliwa,

m) średnie zużycie paliwa,

n) maksymalna masa całkowita,

o) masa własna,

p) emisja CO₂ (wartość uśredniona),

r) rodzaj zawieszenia,

s) wyposażenie w urządzenie radarowe bliskiego zasięgu,

t) państwo poprzedniej rejestracji”;

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.

d) lit t – gromadzi się w przypadku pojazdów sprowadzonych z zagranicy.”;

31) w art. 80c:

a) 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 Statystycznemu.”;

b) dodaje się ust. 7a w brzmieniu :

„7a. Na podstawie danych zgromadzonych w ewidencji, administrator tych danych informuje właściwe organy państwa członkowskiego o pierwszej rejestracji na terytorium RP pojazdów sprowadzonych z tego państwa i tam poprzednio zarejestrowanych oraz o cechach identyfikacyjnych tych pojazdów. Informację tę przekazuje zbiorczo do właściwych organów państw członkowskich nie później niż do 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego ta informacja dotyczy.”;

32) w art. 81:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Pierwsze badanie techniczne jest przeprowadzane:

1) przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

2) przed powtórnią rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu wyrejestrowanego, z zastrzeżeniem art. 79 ust. 4.”

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

„2a. Badaniu, o którym mowa w ust. 2 nie podlega nowy pojazd, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji, zwolnienie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, lub który uzyskał zezwolenie na jednostkowe dopuszczenie pojazdu, z wyjątkiem taksówki osobowej, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych.”,

c) 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 po upływie 5 lat od dnia pierwszej rejestracji. 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.”,

d) w ust. 8 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, powodujących zmianę stanu faktycznego w zakresie danych umieszczonych w dowodzie rejestracyjnym, z wyłączeniem zmian konstrukcyjnych pojazdu zmieniających jego rodzaj, ilość przewożonych osób, masę lub naciski osi, oraz z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem;”;

33) w art. 83:

a) w ust. 1 w pkt 1 dodaje się lit. c w brzmieniu:

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

b) w ust. 3 pkt 6 otrzymuje brzmienie :

„6) zatrudnia uprawnionych diagnostów odpowiednio do prowadzonego przez stację kontroli pojazdów zakresu badań technicznych pojazdów;”;

34) w art. 83b:

a) w ust. 2 w pkt 3 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) nie uzyskał poświadczenia o którym mowa w art. 83 ust 4 po upływie terminu ważności poprzedniego poświadczenia;”;

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

„2a. Rażąco naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest :

- 1) wielokrotne przeprowadzenie badań technicznych pojazdów niezgodnie z określonym zakresem, sposobem i zasadami ich wykonania;
- 2) wielokrotne wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym lub dokonanie wpisu w dowodzie rejestracyjnym pojazdu niezgodnie ze stanem faktycznym;
- 3) przeprowadzanie badań technicznych bez wymaganego wyposażenia kontrolno pomiarowego.”;

35) po art. 83b dodaje się art. 83c-83e 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 sektora finansów publicznych
- 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 sektora finansów publicznych oraz 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 TDT 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. Starosta po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w ust. 3 wykreśla podmiot z ewidencji. Ponowny wpis do ewidencji może nastąpić po upływie 3 lat od dnia wykreślenia podmiotu z ewidencji.

Art. 83e. 1. Niezależnie od czynności kontrolnych przeprowadzanych na podstawie porozumień, o którym mowa w art. 83b ust. 3 i art. 83d ust. 4, Dyrektor TDT ma prawo wykonać nie częściej niż raz w roku kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:

- 1) zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednimi do wydanego poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust.3 pkt 5;
- 2) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów;
- 3) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

2. Dyrektor TDT powiadamia o wyniku kontroli, o której mowa w ust. 1, odpowiednio starostę albo organ nadzoru. Jeżeli w wyniku kontroli Dyrektor TDT stwierdził rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, wraz z powiadomieniem o wyniku kontroli, wysyła do starosty wniosek o wydanie decyzji, o której mowa w art. 83b ust. 2 pkt 3.”;

36) w art. 84:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Starosta 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 2 lata szkolenia uzupełniającego w ośrodku szkolenia diagnostów.

2c. Diagnosta zawiadamia 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) 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.”;

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

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

38) 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 kadrę.

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.

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, określi w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów oraz wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia diagnostów – mając na uwadze warunki oraz jakość szkolenia diagnostów;”;

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. 83 ust. 4, art. 83b ust. 3 i art. 84 ust. 2a wyrazy „Transportowego Dozoru Technicznego” zastępuje się wyrazem „TDT”;

41) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„załącznik do ustawy z dnia

STAWKI OPŁATY ZA PRZEKROCZENIE DOPUSZCZALNEJ WIELKOŚCI PARAMETRU POJAZDU NIENORMATYWNEGO

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

	3) dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,0 m i mniejszej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,70
	4) dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,60
	5) dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,8 m i nie większej niż 2 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,70
	6) dla potrójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,90
	7) dla potrójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m i nie większej niż 1,4 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	1,00
	8) dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych o nacisku osi za każde rozpoczęte przekroczenie o 0,5 t:	0,30
	9) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1 m i mniejszej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,25
	10) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 1 t:	0,25
	11) dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 t, za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 1 t:	0,25
	12) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,40
	13) dla osi wielokrotnych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m za każde rozpoczęte przekroczenie sumy nacisków osi o 0,5 t:	0,40
5	Za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej:	
	1) dla przyczepy dwuosiowej powyżej 18 t za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 18,0 t:	1,20
	2) dla przyczepy trzyosiowej za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 24,0 t:	1,20
	3) dla zespołu pojazdów składającego się z dwuosiowego lub trzyosiowego pojazdu samochodowego i trzyosiowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	4) dla zespołu pojazdów składającego się z trzyosiowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	5) dla pojazdu członowego składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	6) dla pojazdu członowego składającego się z trzyosiowego ciągnika siodłowego i dwu- lub trzyosiowej naczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 40,0 t:	1,20
	7) dla pojazdu członowego składającego się z trzyosiowego ciągnika siodłowego i trzyosiowej naczepy przewożącej 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 44,0 t:	1,20

8) dla zespołu pojazdów mających 4 osie, składających się z dwuosioowego pojazdu samochodowego i dwuosioowej przyczepy za każde rozpoczęte przekroczenie 10 t powyżej 36,0 t:	1,20
9) dla pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosioowego ciągnika siodłowego i dwuosioowej 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 dwuosioowego ciągnika siodłowego i dwuosioowej 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 dwuosioowego pojazdu samochodowego za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 18,0 t:	1,20
13) dla trzyosioowego pojazdu samochodowego za każde rozpoczęte przekroczenie 5 t powyżej 25,0 t:	1,20
14) dla trzyosioowego 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 czteroosioowego 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) trzyosioowego 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.³) wprowadza się następujące zmiany:

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

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

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

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

³ 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.

6) 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 Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, ustalając jej wysokość proporcjonalnie do wysokości pobranych opłat.”;

7) 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.”;

8) uchyla się załącznik nr 1;

9) dodaje się załącznik nr 3 w brzmieniu:

„Załącznik nr 3

DOPUSZCZALNE NACISKI OSI

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

	niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	14,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	16 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	18 t
5.	dla podwójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,8 m i nie większej niż 2 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	14,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	16 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	20 t
6.	dla potrójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	19,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	21 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	21 t
7.	dla potrójnej osi nienapędowej pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m i nie większej niż 1,4 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	21,8 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	24 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	24 t
8.	dla pojedynczej osi napędowej pojazdów silnikowych	
a)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	8 t
b)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	10 t
c)	nacisk osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	11,5 t
9.	dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1 m i mniejszej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	13 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	14,4 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	16 t
10.	dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	14,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	16 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	18 t
11.	dla podwójnej osi napędowej pojazdów silnikowych, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie mniejszej niż 1,3 m i mniejszej niż 1,8 m, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne,	
a)	suma nacisków osi, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 7,6 t, dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	15,2 t

b)	suma nacisków osi dla dróg, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 8,5 t, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	17 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, przy maksymalnym nacisku każdej z tych osi nie przekraczającym 9,5 t, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	19 t
12.	dla wielokrotnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych (n) większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi nie większej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	n¹ × 6 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	n¹ × 6,5 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	n¹ × 7 t
13.	dla wielokrotnej osi pojazdów silnikowych, przyczep i naczep o liczbie osi składowych (n) większej niż trzy, przy odległości pomiędzy osiami składowymi większej niż 1,3 m	
a)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 8,0 t:	n¹ × 6,5 t
b)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 10,0 t:	n¹ × 7,3 t
c)	suma nacisków osi dla dróg, na których jest dopuszczony ruch pojazdów o naciskach osi do 11,5 t:	n¹ × 8 t

1) n – liczba osi wielokrotnej

Art. 3. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 170 z późn. zm.⁴) 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 podróżnych, pojazdów i przesyłek.”.

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.⁵) 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.⁶) w art. 44 dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) wykonywanie innych zadań przewidzianych w odrębnych ustawach;

⁴ 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.

⁵ 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.

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

- 8) przygotowywanie projektów krajowych wymagań technicznych 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.⁷):

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

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

- 2) art. 54a otrzymuje brzmienie:

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

- 1) 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;
- 2) wykonywanie czynności z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;

Art. 7. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust 1 lit. a ustawy, o której mowa w art. 1, przed podjęciem wykonywania badań o których mowa w art. 1 pkt 33 obowiązany jest uzyskać poświadczenie, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy, o której mowa w art. 1, w zakresie spełnienia wymagań niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem. Poświadczenie wydaje się za opłatą w wysokości 30% opłaty, o której mowa w art. 83 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1.

2. Podmiot, o którym mowa w art. 83c ustawy, o której mowa w art. 1, wykonujący badania techniczne pojazdów w dniu wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy obowiązane są w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy dostosować swoją działalność do wymagań określonych w ustawie.

Art. 8. Przedsiębiorca prowadzący szkolenie diagnostów obowiązany jest w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy dostosować swoją działalność do wymagań określonych w ustawie.

Art. 9. 1. Osobę sporządzającą projekty organizacji ruchu przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy uznaje się za spełniającą wymagania, o których mowa w art. 10e ust. 1 pkt 1 ustawy, o której mowa w art. 1.

2. W okresie 5 lat od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy, od osoby ubiegającej się o wpis na listę inżynierów ruchu, która posiada wyższe wykształcenie w zakresie drogownictwa, nie wymaga się ukończenia z wynikiem pozytywnym podyplomowych studiów w zakresie inżynierii ruchu.

⁷ 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.

3. Osobę, która uzyskała kompetencje audytora w ramach szkoleń organizowanych we współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy, uznaje się za spełniającą wymagania, o których mowa w art. 10f ust. 1 pkt 1-3 ustawy, o której mowa w art. 1.

4. W okresie 5 lat od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy wymóg uzyskania opinii audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego określony w art. 10d ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, dotyczy wyłącznie projektów organizacji ruchu na drogach krajowych należących do transeuropejskiej sieci drogowej.

Art. 10. Diagnosta, który uzyskał uprawnienia do wykonywania badań technicznych pojazdów:

- 1) przed dniem 1 stycznia 2007 r. obowiązany jest do odbycia szkolenia, o którym mowa w art. 84 ust. 2b ustawy, o której mowa w art. 1, w terminie 1 roku od dnia wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy,
- 2) po dniu 1 stycznia 2007 r. obowiązany jest do odbycia pierwszego szkolenia, o którym mowa w art. 84 ust. 2b ustawy, o której mowa w art. 1, w terminie 2 lat od daty uzyskania uprawnienia.

Art. 11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy, dostosuje statut Transportowego Dozoru Technicznego do przepisów niniejszej ustawy.

Art. 12. 1. Sprawy wszczęte a nie zakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy z zakresu wynikającego z art. 67, 68, 70, i 79a ustawy, o której mowa w art. 1 minister właściwy do spraw transportu przekazuje w terminie 30 dni do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Sprawy wszczęte, a nie zakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w zakresie art. 64 ustawy, o której mowa w art. 1 przekazane zostaną w terminie 30 dni do starostw właściwych ze względu na siedzibę podmiotu występującego o zezwolenie.

Art. 13. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 10 ust. 11 i 12, art. 64, art. 68 ust. 19, 20 i 21, art. 70, art. 84a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym pozostają w mocy w zakresie nie sprzecznym z niniejszą ustawą do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych.

Art. 14. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 3, 4, 12-15, 17-21 i 29, art. 2, 5 i 6, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2008 r.

UZASADNIENIE

Przedłożony projekt ustawy zmieniający przepisy szeregu ustaw, m.in.: Prawa o ruchu drogowym, Ustawy o drogach publicznych, Prawa Budowlanego i Ustawy o dozorze 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 samorządowej oraz 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 kierujących czterokołowcami oraz 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 44a i 44b 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 czterokołowców lekkich do 40 km/h (**art. 1 pkt 5 projektu** dodający pkt 4 w art.20 ust. 6 Prawa o ruchu drogowym) Ponadto zaproponowano aby w przypadku jeżeli pojazdy te nie posiadają nadwozia zamkniętego i pasów bezpieczeństwa, kierujący tymi pojazdami oraz osoby przewożone obowiązywałyby używać hełmów ochronnych. (**art. 1 pkt 7 projektu** dodający nadający nowe brzmienie art. 40 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** nadający nowe brzmienie 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 19 projektu**) zaproponowano likwidację takiego zwolnienia jako całkowitego zwolnienia z homologacyjnych procedur badawczych. Pojazdy te mają podlegać uproszczonej procedurze badawczej – jednostkowemu dopuszczeniu do ruchu.

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 okresowych szkoleń uzupełniających. 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 38 projektu** dodający art. 84b-84e Prawa o ruchu drogowym)

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

- zmiany w zasadach wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych,

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 m.in. art. 64a-64c i załącznik Prawa o ruchu drogowym **oraz art. 2 pkt 1-3, 5-8 i 10-11 projektu** m.in.: 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 brak możliwości skutecznej kontroli transportu drogowego w tym zakresie (zbyt szczupła kadra inspekcji transportu drogowego – ok. 300 inspektorów, brak miejsc do ważenia, itp.) powoduje przejazd pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia. Tym samym można przyjąć hipotezę, że wprowadzenie ułatwień w uzyskiwaniu zezwoleń i wzmoczenie kontroli pozwolą zwiększyć wpływy z tytułu przejazdów pojazdów nienormatywnych.

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 obsługa podmiotów obowiązanych do uzyskania świadectwa homologacji oraz koordynacja i nadzór nad pracą pozostałych placówek technicznych, upoważnionych do prowadzenia badań homologacyjnych. 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 nadzorząco-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. Współuczestniczą oni 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, zawiłości proceduralnych, czy zdarzających się czasami przypadków szczególnych, nie ujętych w przepisach. Innym przykładem jest współudział 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-65n 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, zezwolenia na dopuszczenie jednostkowe, decyzje na odstępstwo od warunków technicznych oraz zbierałaby 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. W celu zapewnienia sprawnego działania systemu homologacji pojazdów oraz systemu dopuszczenia pojazdów do ruchu utworzony zostanie Katalog typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Gromadzone w nim dane będą wykorzystywane do rejestracji pojazdów w celu wyeliminowania przypadków fałszowania świadectw homologacji lub posługiwania się fikcyjnymi świadectwami oraz umożliwi jednoznaczną identyfikację pojazdów i ich parametrów technicznych w czasie badań technicznych pojazdów na stacjach kontroli pojazdów. Koszty tworzenia i utrzymania Katalogu ponoszone będą przez producentów, importerów z opłaty katalogowej pobieranej za zamieszczenie danych w katalogu. Odpowiednik tworzonego Katalogu działa obecnie na podstawie odpowiedniego rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu jednak dopiero ustawowe jego ustanowienie zapewni sprawne pozyskiwanie wszystkich niezbędnych do dopuszczenia pojazdu do ruchu danych i informacji oraz zapewni finansowanie przedsięwzięcia. (**art. 1 pkt 19 projektu** dodający art. 68a Prawa o ruchu drogowym). Zmiany w zakresie systemu homologacji 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 17** projektu) wynika z bardzo dużej liczby spraw dotyczących odstępstw od obowiązujących warunków technicznych, których liczba po przystąpieniu Polski do UE znacznie wzrosła z powodu swobodnego przepływu towarów oraz stosowania przez państwa UE w różnych okresach czasów zróżnicowanych wymagań technicznych dla pojazdów dopuszczanych do ruchu. Zachodzi pilna potrzeba usprawnienia i przyspieszenia prowadzonych procedur. Przewlekłość tych procedur, w szczególności w stosunku do pojazdów sprowadzanych z państw członkowskich Unii Europejskiej może być postrzegana jako bariera 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 1000 zł. Taka kwota powinna 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 rozszerzenia kompetencji Inspekcji Transportu Drogowego o wykonywanie niektórych czynności w imieniu ministra właściwego do spraw transportu z zakresu nadzoru nad zarządzaniem ruchem na drogach krajowych (**art. 1 pkt 4 projektu** dodający m.in. art. 10a Prawa o ruchu drogowym i **art. 6 projektu** zmieniający art. 50 i 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 wykonywania czynności z tego zakresu organowi mającemu oddziały terenowe w każdym województwie oraz realizującemu dotychczasowe działania w terenie (głównie na drogach krajowych).

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, jednostki sektora finansów publicznych takie jak miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne lub jednostki np. wojskowe. Proponowane nowe przepisy art. 83c – 83e Prawa o ruchu drogowym (**art. 1 pkt 35 projektu**) legalizują działanie tych podmiotów oraz określają szczegółowe zasady nadzoru oraz kontroli nad tymi podmiotami.

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 23 projektu** zmieniający art. 72 Prawa o ruchu drogowym).

Zmiany art.80b ust. 1a Prawa o ruchu drogowym (**art.1 pkt 30 projektu**) związane są z koniecznością gromadzenia i dostępu ministra właściwego do spraw transportu do danych dotyczących rodzaju paliwa, masy własnej i emisji CO₂ (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 CO₂ z nowych samochodów osobowych.*

Propozycja zawarta w nowym przepisie art. 71 ust. 5a (**art. 1 pkt 22 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,
- 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:

- Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów;
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- Związek Powiatów Polskich
- Unię Metropolii Polskich;
- Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych;
- Stowarzyszenie Techniki Motoryzacji;
- Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
- Klub Inżynierii Ruchu,
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
- Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji.

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 wydzielonego pionu w strukturze Transportowego Dozoru Technicznego jako Polskiego Centrum Homologacji Pojazdów. W sumie około 15 etatów do wykonywania wszystkich zadań przypisanych dla Centrum Homologacji. Projekt ustawy przewiduje, że opłaty za czynności związane z homologacją pojazdów wydawaniem odstępstw od warunków technicznych oraz za wpis na listę rzeczoznawców stanowiąc będą dochód Centrum z przeznaczeniem na pokrycie wydatków związanych z utrzymaniem między innymi tych stanowisk pracy. Przy czym należy zaznaczyć, że w dotychczasowych przepisach opłaty za wydanie świadectwa homologacji lub decyzji zwalniającej pojazd z homologacji oraz za wpis na listę rzeczoznawców samochodowych w całości przekazywane były do budżetu państwa. Zgodnie z projektowaną zmianą nastąpi zmniejszenie, dochodów budżetu o wysokość tych opłat.
- Rozszerzenie zakresu danych przetwarzanych przez Centralną Ewidencję Kierowców i Pojazdów. Przewidywany dodatkowy koszt z tym związany wyniesie szacunkowo

około 7.000.000 zł, przy czym źródłem finansowania tych wydatków w całości powinien być fundusz celowy będący w dyspozycji ministra właściwego do spraw administracji publicznej, o którym mowa w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

- Projektowana ustawa będzie miała wpływ na wydatki samorządu terytorialnego szczebla powiatowego, które będą wynikały z dodatkowych zadań dla starostów jako organów właściwych do prowadzenia ewidencji podmiotów niebędących przedsiębiorcami prowadzących stacje kontroli pojazdów. Zadanie to jest powiązane z prowadzeniem przez starostów rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, a podmioty które nie są przedsiębiorcami a wykonują badania techniczne są obecnie ujęte w rejestrze prowadzonym przez starostę. Wykonywanie tego zadania tylko w nielicznych przypadkach może wiązać się z zatrudnieniem przez starostów dodatkowych osób ponieważ prowadzenie ewidencji podmiotów niebędących przedsiębiorcami, a prowadzących stacje kontroli pojazdów stanowić będzie znikomym marginesem spraw w prowadzeniu rejestru SKP w danym starostwie. Dlatego jest rzeczą trudną precyzyjne określenie kosztów związanych ze stworzeniem dodatkowych stanowisk pracy w powiatach.
- 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.

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 proponowanych 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 dodatkowych danych (informacji) o pojeździe. Nie spowoduje to w zauważalnej skali wydłużenia czasu trwania czynności urzędowych, ani poniesienia dodatkowych kosztów. Dane pobierane z CEP przez ministra właściwego do spraw transportu oraz łączności będą służyły przygotowaniu raportów dla właściwych organów UE z monitoringu między innymi emisji CO₂ oraz postępu technicznego np. wyposażania pojazdów w radary krótkiego zasięgu.

Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt ustawy określa wymagane kwalifikacje od osób przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Wprowadzenie proponowanych zmian w znacznym stopniu podniesie kwalifikacje diagnostów. Odbywanie co dwa lata okresowego szkolenia uzupełniającego w ośrodku szkolenia diagnostów, który będzie spełniał wymagania ustawy z pewnością podniesie poziom wiedzy diagnostów. Wyszkolenie diagnostów i ich poziom wiedzy wpływają bezpośrednio na jakość wykonywanych badań technicznych co przekłada wprost na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Jak widać zwiększenie zakresu ingerencji administracji publicznej w wykonywanie działalności gospodarczej poprzez jej reglamentację odnosi się tylko do 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 CO₂ z nowych samochodów osobowych.

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