

U Z A S A D N I E N I E

I. Cel i potrzeba regulacji

1. Celem projektowanych zmian ustawowych jest uregulowanie na poziomie ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919), zwanej dalej: „ustawą homologacyjną”, oraz ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), zwanej dalej: „PRD”, zasad dopuszczenia do ruchu drogowego w Polsce pojazdów sprowadzanych z Unii Europejskiej (UE) oraz spoza UE w kontekście regulacji wynikających z prawa UE w obszarze homologacji, tj.:

- a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej: „rozporządzeniem 167/2013”,
- b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.), zwanego dalej: „rozporządzeniem 168/2013”,
- c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej: „rozporządzeniem 2018/858”.

W czerwcu 2015 r. Trybunał Sprawiedliwości UE opublikował wyrok o sygn. akt C-513/15 w sprawie pomiędzy „Agrodetale” UAB a administracją litewskiej gminy miasta Wilna, w którym to gmina Wilno odmówiła rejestracji używanych ciągników rolniczych przywiezionych do tego kraju z Białorusi. Na podstawie prawa litewskiego używane ciągniki wyprodukowane w państwach niebędących członkami UE rejestruje się, jeżeli ciągniki te zostały wyprodukowane zgodnie z wymogami technicznymi ówczynie obowiązującej dyrektywy homologacyjnej 2003/37/WE (dyrektywa z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i

wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. WE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej: „dyrektywą 2003/37/WE”.

Trybunał w swym rozstrzygnięciu przyznał rację administracji gminy Wilno orzekając, że dyrektywę 2003/37/WE należy interpretować w ten sposób, iż ciągniki używane przywiezione do państwa członkowskiego UE z państwa trzeciego muszą spełniać – przed ich pierwszym wprowadzeniem do użytku w UE i gdy ma ono miejsce od dnia 1 lipca 2009 r. – wymogi techniczne przewidziane w tej dyrektywie, aby mogły zostać zarejestrowane w tym państwie członkowskim UE.

Trybunał wskazał, że ww. wykładnia sądu w odróżnieniu od dyrektywy 2003/37/WE znajduje potwierdzenie w obecnie obowiązującym rozporządzeniu „ciągnikowym” 167/2013, które w art. 3 pkt 37 definiuje nowy pojazd jako pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony (wprowadzony do użytku).

Podkreślenia wymaga, iż pojęcie nowego pojazdu nie zostało zdefiniowane w pozostałych dwóch rozporządzeniach homologacyjnych, tj.: rozporządzeniu 168/2013 i rozporządzeniu 2018/858. Natomiast celem wyjaśnienia należy wskazać, iż ww. dyrektywa 2003/37/WE obecnie nie obowiązuje – została uchylona ww. rozporządzeniem 167/2013.

Mając na względzie, że wskazane powyżej akty prawa UE nie zawierają jednolitej definicji pojazdu nowego, zaś niektóre polskie krajowe regulacje prawne dotyczące rejestracji pojazdów odnoszą się właśnie do pojazdów nowych, w praktyce organów pojawiają się wątpliwości, jakie dokumenty należy przedłożyć przy pierwszej rejestracji na terytorium Polski pojazdu sprowadzonego z zagranicy, w szczególności spoza UE.

Do Ministerstwa Infrastruktury docierają liczne sygnały o problemach organów rejestrujących ze stosowaniem ww. przepisów, zwłaszcza przy uwzględnieniu niektórych bezpośrednio stosowanych przepisów UE. Definicja „nowego pojazdu” jest przedmiotem nie tylko orzecznictwa europejskiego, ale również orzecznictwa krajowego, dlatego też konieczne jest opracowanie precyzyjnych regulacji w omawianym zakresie. Dodatkowo kwestia związana z dopuszczaniem do ruchu w Polsce ciągników rolniczych jest przedmiotem wielu postępowań prokuratorskich, skarg do Komisji Europejskiej (KE), a także doniesień i artykułów medialnych, w których wskazuje się, że dotychczasowa praktyka organów rejestrujących legalizuje proceder wprowadzania do obrotu w UE ciągników rolniczych niespełniających europejskich wymagań homologacyjnych.

Temat dopuszczenia do ruchu w Polsce ciągników rolniczych pochodzących z krajów

trzecich był również przedmiotem spotkania przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury z KE w czerwcu 2024 r. KE potwierdziła, iż używane ciągniki rolnicze z krajów trzecich powinny być traktowane jako nowe pojazdy na potrzeby ich dopuszczenia do ruchu drogowego w UE. W trakcie spotkania KE została poinformowana o rozpoczęciu prac legislacyjnych celem jednoznacznego uregulowania w Polsce zasad dopuszczania używanych ciągników rolniczych spoza UE. W konsekwencji tego, projekt obejmuje obowiązującą obecnie dla nowych pojazdów procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, również używane ciągniki rolnicze sprowadzone z państw spoza UE.

Projekt odnosi się również do dopuszczania w Polsce używanych pojazdów z krajów trzecich, innych niż ciągniki rolnicze, proponując poddanie ich krajowemu dopuszczeniu indywidualnemu w ramach nowej procedury realizowanej przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów, z włączeniem, w określonych sytuacjach, służby technicznej.

Na podstawie informacji pozyskanych z innych krajów UE dotyczących regulacji funkcjonujących w zakresie dopuszczania do ruchu pojazdów spoza UE wynika, iż temat ten nie jest jednolicie interpretowany, zaś w poszczególnych państwach członkowskich UE stosowane są różne podejścia wynikające z niedostatecznie precyzyjnych przepisów zawartych w trzech ww. rozporządzeniach UE, odnoszących się do homologacji pojazdów kategorii: M, N, O, L, T, C, R, S.

W styczniu 2025 r. do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęła odpowiedź KE na wystąpienie Ministerstwa Infrastruktury w kontekście zastosowania ww. wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE nr C-513/15, do pojazdów używanych kategorii innych niż ciągniki rolnicze przywożonych z państw trzecich. Komisja wskazała, że w zakresie przyjętej w wyroku wykładni uznawania sprowadzonych spoza UE używanych ciągników rolniczych jako pojazdów nowych należałoby rozważyć jednolite podejście, mając na względzie całkowitą harmonizację unijnych przepisów homologacyjnych dla każdej kategorii pojazdów. Jak wskazała Komisja:

„Z orzeczenia Trybunału nie wynika jednak całkowicie jasno, jakie wymogi techniczne powinny mieć zastosowanie do takich pojazdów. Pojazdy używane z państwa trzeciego nie mogą uzyskać homologacji typu UE, w związku z czym jedynym sposobem byłoby przejście procesu dopuszczenia indywidualnego.” Stanowisko KE stanowi zatem potwierdzenie słuszności projektowanych zmian legislacyjnych w tym zakresie.

2. Projekt wprowadza do ustawy homologacyjnej przepisy z zakresu nadzoru rynku i sankcji administracyjnych, które będą mogły zostać zastosowane przez Dyrektora

Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) w ramach pełnionej funkcji organu nadzoru rynku w obszarze procedur homologacyjnych, wynikających z trzech rozporządzeń 167/2013, 168/2013 i 2018/858, aktów prawnych wskazanych w tych rozporządzeniach lub wydanych na ich podstawie, regulaminów ONZ oraz krajowych procedur homologacyjnych, zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej.

Od 2022 r. w Ministerstwie Rozwoju i Technologii (MRiT) procedowany jest projekt ustawy o nadzorze nad spełnianiem wymagań dotyczących produktów (wcześniej w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów nr UC 113, a obecnie nr UC45), która ma na celu ustanowienie ramowych zasad funkcjonowania i organizacji krajowego systemu nadzoru rynku produktów objętych unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym w ramach wdrożenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniającego dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 (Dz. Urz. UE L 169 z 25.06.2019, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej rozporządzeniem 2019/1020.

Projekt MRiT zawierał m.in. regulacje dotyczące sektorowych sankcji administracyjnych, które mogłyby być stosowane przez Dyrektora TDT, działającego jako organ nadzoru rynku w ramach procedur homologacyjnych. Należy wskazać, że na etapie procedowania ustawy homologacyjnej została podjęta decyzja o wyłączeniu z jej zakresu procedur dotyczących nadzoru rynku i sankcji z uwagi na równoległe (wówczas) procedowany systemowy w obszarze nadzoru rynku ww. projekt MRiT. Jednakże prace nad projektem ustawy MRiT nie zakończyły się do chwili obecnej, a ustawa homologacyjna weszła w życie z dniem 1 lipca 2023 r., uchylając obowiązujące wówczas przepisy PRD w zakresie m.in. procedury działania Dyrektora TDT w przypadku wycofania pojazdu z obrotu oraz administracyjnych kar pieniężnych.

Wobec powyższego konieczne jest opracowanie przez Ministerstwo Infrastruktury regulacji prawnych umożliwiających Dyrektorowi TDT efektywne i całościowe procedowanie spraw w ramach sprawowanego nadzoru rynku oraz możliwości stosowania konkretnych sankcji administracyjnych, które zgodnie z prawem UE winny być nakładane wobec producentów, importerów, dystrybutorów, w odniesieniu zarówno do pojazdów, jak i przedmiotów wyposażenia i części, w przypadku naruszenia obowiązków wynikających z rozporządzeń: 167/2013, 168/2013 i 2018/858, a także pozostałych aktów prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku, zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej. Konieczne jest również określenie źródła

finansowania Dyrektora TDT, działającego jako organ nadzoru rynku.

Projekt poprzez zmianę w art. 3 w ust. 1 pkt 2 doprecyzowuje zakres działania Dyrektora TDT w obszarze dopuszczeń indywidualnych wskazując, iż Dyrektor TDT jest organem udzielającym unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu i krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu oraz organem uznającym świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, wydane przez inne państwa członkowskie UE.

Projekt ustawy znacznie rozszerza kompetencje Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku poprzez zmianę brzmienia art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej. Po zmianie, Dyrektor TDT będzie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem nadzoru rynku w rozumieniu art. 3 pkt 45 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 57 rozporządzenia 168/2013, art. 3 pkt 35 rozporządzenia 2018/858, w zakresie aktów wymienionych oraz wydanych na podstawie tych rozporządzeń, regulaminów ONZ oraz będzie wykonywał funkcję organu nadzoru rynku w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2019/1020 w odniesieniu do krajowej homologacji typu pojazdu, homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem oraz w odniesieniu do spełniania przez rowery i wózki rowerowe wyposażone w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny, hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego, zdefiniowane w art. 2 PRD, określonych dla nich w przepisach warunków technicznych, zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w rozporządzeniu 2019/1020, które stanowi ramy dla kontroli produktów.

Celem przyznania Dyrektorowi TDT szeregu narzędzi niezbędnych do kontroli pojazdów i części wprowadzonych do obrotu w Polsce oraz skuteczniejszego wycofywania niebezpiecznych produktów jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska. Istotny jest również aspekt ochrony konsumentów przed nieuczciwymi praktykami ze strony podmiotów sprzedających pojazdy i części niezgodne z przepisami, takie jak ciągniki rolnicze bez wymaganych dokumentów homologacyjnych czy motorowery sprzedawane jako rowery elektryczne.

Mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu drogowego zachodzi również potrzeba ustanowienia Dyrektora TDT organem nadzoru rynku nad hulajnogami elektrycznymi, urządzeniami transportu osobistego, rowerami i wózkami rowerowymi z dodatkowym napędem elektrycznym, w zakresie spełniania przez te pojazdy warunków technicznych określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie

warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 i 1417).

Kwestia objęcia nadzorem ww. pojazdów w zakresie spełniania przez nie warunków technicznych ma na celu wyeliminowanie z rynku tych pojazdów, które nie spełniają wymagań (np. hulajnóg elektrycznych, których konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości przekraczającej 20 km/h) i tym samym stwarzają zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego.

Dyrektor TDT będzie miał możliwość współpracy z organami celno-skarbowymi przy dopuszczaniu tych pojazdów na terytorium Polski i UE, co powinno ograniczyć import takich pojazdów niezgodnych z wymaganiami. Dodatkowo możliwość przeprowadzania kontroli online i offline np. hulajnóg elektrycznych u podmiotów gospodarczych powinna ograniczyć ilość niezgodnych z wymaganiami hulajnóg elektrycznych trafiających do użytkowników końcowych.

W projekcie UC95 wprowadzono możliwość zawierania z Dyrektorem TDT przez Policję i straż gminną (miejską) porozumień dotyczących przekazania do użytkowania przyrządów do określania prędkości lub mocy pojazdów. Dodatkowo, zgodnie z projektowanymi zmianami w art. 129b ust. 3 pkt 10 PRD, rozszerzono zakres upoważnienia w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich) poprzez możliwość używania przez nich przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania prędkości i mocy pojazdów. Zmiany wprowadzono również w tym zakresie w art. 129 ust. 2 pkt 9 PRD w odniesieniu do Policji. Przepisy te pozwolą w przyszłości Policji i strażom gminnym (miejskim) stosować przenośne urządzenia do kontroli prędkości maksymalnej hulajnóg i rowerów elektrycznych.

Działania te są szczególnie ważne teraz, kiedy liczba wypadków z udziałem m.in. hulajnóg elektrycznych stale rośnie, a często poszkodowanymi są osoby niepełnoletnie, które użytkują takie pojazdy niezgodnie z przepisami PRD, tj. na drogach publicznych przekraczając dozwoloną przepisami ustawy prędkość (ponad 20 km/h).

Sprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście poruszania się hulajnóg elektrycznych była również omawiana na grupie MVWG (Motor Vehicle Working Group) organizowanej w grudniu 2024 r. przez Komisję Europejską, w której uczestniczyli przedstawiciele władz homologacyjnych, eksperci oraz przedstawiciele producentów pojazdów oraz ich wyposażenia. Zwrócono tam uwagę na znaczne zwiększenie liczby wypadków z udziałem m.in. tych pojazdów.

Podkreślenia wymaga, że Dyrektor TDT będzie organem nadzoru rynku jedynie w zakresie spełniania przez hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego, rowerów i wózków rowerowych z dodatkowym napędem elektrycznym, warunków technicznych określonych w ww. rozporządzeniu. Kwestie takie jak: gwarancja, rękojmia czy zgłoszenia awarii lub usterek pozostaną nadal w gestii właściwych w tych sprawach organów.

Dodatkowo w art. 3 ustawy homologacyjnej dodaje się ust. 4, zgodnie z którym na organy administracji rządowej i samorządowej, państwowe osoby prawne oraz państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne nałożono obowiązek współdziałania z Dyrektorem TDT, wyłącznie w zakresie ich właściwości, i nieodpłatnego udostępniania Dyrektorowi TDT informacji w sprawach indywidualnych oraz udzielania mu pomocy, w tym pomocy technicznej przy wykonywaniu jego zadań wynikających z ustawy, z uwzględnieniem realnych możliwości organizacyjnych i finansowych tych podmiotów.

Regulacje związane ze współpracą Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku z innymi organami i podmiotami działającymi w kraju przyczynią się do sprawniejszego i kompleksowego sprawowania tego nadzoru. Dyrektor TDT w celu uzyskania informacji na temat naruszeń dotyczących przepisów wynikających z aktów prawnych, dla których został wyznaczony jako organ nadzoru rynku, ustala m.in. łańcuchy dostaw w celu zidentyfikowania podmiotów, które wprowadzają na polski i unijny rynek produkty niezgodne z wymaganiami technicznymi. W tym celu zasadnym jest, aby podmioty wymienione w dodawanym ust. 4 współdziałały z Dyrektorem TDT i udostępniały mu informacje, które posiadają. Dyrektor TDT będzie zwracał się do podmiotu wskazując zakres danych, które są mu niezbędne do ustalenia ww. faktów w prowadzonych czynnościach wyjaśniających lub w postępowaniu administracyjnym. Z uwagi na brak aktualnie podstawy prawnej do pozyskania danych, niejednokrotnie utrudnione jest prowadzenie czynności wyjaśniających przez Dyrektora TDT i nie ma możliwości ustalenia np. łańcuchów dostaw pojazdów celem wykazania, czy są one sprowadzone wprost z państw spoza UE, czy przez inne państwo UE.

Należy przy tym zauważyć, iż w projekcie wprowadzono przepisy w zakresie odpłatnego zlecenia badań próbki pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, laboratorium badawczemu. W projekcie wprowadzono możliwość zasięgnięcia z urzędu przez DTD niezbędnych opinii eksperckich w toku kontroli dokumentów, fizycznej lub laboratoryjnej kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części lub prowadzonych postępowań. Może to być instytut naukowy lub naukowo badawczy, rzeczoznawca samochodowy,

uniwersytet.

3. Kolejnymi zagadnieniami regulowanymi w projektowanej ustawie są m. in.:

1) uregulowanie zasad udostępniania świadectw zgodności w postaci elektronicznej wydawanych przez producenta dla nowych pojazdów objętych unijnymi świadectwami homologacji typu pojazdu wydanymi przez Dyrektora TDT na potrzeby ich rejestracji zgodnie z przepisami rozporządzenia 2018/858;

2) rozszerzenie i doprecyzowanie przepisów PRD m.in. w zakresie:

a) czasowego dopuszczania do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych;

b) przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych oraz ciągników gąsienicowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, a także przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami przeprowadzanych w infrastrukturze innej niż stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów;

c) waloryzacji opłat za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań oraz za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów;

d) wprowadzenia obowiązku rejestracji pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 od dnia złożenia przez jego właściciela wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt czasowy albo wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosku o zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej;

e) wymagań związanych z wyrejestrowaniem pojazdu w związku z jego kradzieżą;

f) informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu.

II. Zakres projektowanych zmian:

- **zmiany na poziomie ustawy homologacyjnej:**

Art. 1 pkt 1 wprowadza zmianę w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy homologacyjnej poprzez dodanie informacji, iż ustawa służy stosowaniu następujących aktów prawnych:

- 1) rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich

- i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L 171 z 29.06.2007, str. 1, Dz. Urz. UE L 199 z 28.07.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 158 z 16.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 142 z 01.06.2012, str. 16 oraz Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającego dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 52, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 47 z 18.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 198 z 25.07.2019, str. 202);
 - 3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15, Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42 oraz Dz. Urz. UE L 2024/2838 z 07.11.2024);
 - 4) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106, Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 2024/2838 z 07.11.2024);
 - 5) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE i uchylającego dyrektywę 70/157/EWG (Dz. Urz. UE L 158 z 27.05.2014, str. 131, Dz. Urz. UE L 239 z 19.09.2017, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 138 z 24.05.2019, str. 70);
 - 6) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich

- przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 304 z 24.11.2022, str. 103, Dz. Urz. UE L 92 z 30.03.2023, str. 30, Dz. Urz. L UE 2024/1257 z 08.05.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1610 z 06.06.2024);
- 7) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniającego dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 (Dz. Urz. UE L 169 z 25.06.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 191 z 28.07.2023, str. 1, Dz. Urz. UE L 2024/1252 z 03.05.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2024/90589 z 01.10.2024);
- 8) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 11, Dz. Urz. UE L 292 z 16.08.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 409 z 17.11.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 107 z 06.04.2022, str. 18, Dz. Urz. UE L 213 z 16.08.2022, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 2023/2590 z 22.11.2023);
- 9) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/133 z dnia 4 lutego 2021 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

2018/858 w odniesieniu do podstawowego formatu, struktury i środków wymiany danych dotyczących świadectw zgodności w formacie elektronicznym (Dz. Urz. UE L 42 z 05.02.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 68 z 03.03.2022, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1061 z 11.04.2024);

- 10) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/163 z dnia 7 lutego 2022 r. ustanawiającego przepisy dotyczące stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów funkcjonalnych dotyczących nadzoru rynku w zakresie pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 27 z 08.02.2022, str. 1).
- 11) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1362 (Dz. Urz. UE L 1257 z dnia 08.05.2024).

Art. 1 pkt 2 lit. a uzupełnia w art. 1 w ust. 1 ustawy homologacyjnej zakres jej regulacji (nowy pkt 12) poprzez rozszerzenie czynności Dyrektora TDT o nakładanie na określone podmioty, w tym podmioty gospodarcze, podmioty niezależne, służbę techniczną i operatorów platform oferujących nowe pojazdy, przedmioty wyposażenia i części, administracyjnych kar pieniężnych za naruszenie obowiązków wynikających z ustawy, przepisów homologacyjnych oraz z zakresu nadzoru rynku na poziomie UE oraz regulaminów Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ).

Zgodnie z art. 84 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 *państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie niniejszego rozporządzenia przez podmioty gospodarcze, podmioty niezależne i służby techniczne oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia wykonania ich przepisów*. Podobne regulacje zawiera art. 72 rozporządzenia 167/2013 oraz art. 76 rozporządzenia 168/2013. Również art. 14 ust. 1 rozporządzenia 2019/1020 stanowi, iż *państwa członkowskie nadają swoim organom nadzoru rynku uprawnienia do nadzorowania rynku, prowadzenia postępowań i egzekwowania przepisów, które są niezbędne do stosowania niniejszego rozporządzenia*

oraz do stosowania unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego. Rozporządzenie 2019/1020 odnosi się również do operatorów platform i dostawców usług społeczeństwa informacyjnego w ramach art. 14 ust. 4 lit. k.

Art. 1 pkt 2 lit. b doprecyzowuje brzmienie w art. 1 w ust. 2 poprzez wskazanie, iż ustawa określa nie tylko organ nadzoru rynku, ale także zasady funkcjonowania systemu nadzoru rynku w odniesieniu do pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części.

Art. 1 pkt 2 lit. c tiret pierwsze wprowadza zmianę o charakterze legislacyjnym w art. 1 w ust. 3 w pkt 1 poprzez wprowadzenie skróconego oznaczenia rozporządzeń homologacyjnych (wprowadzonego w dodawanym pkt 12 w art. 1 ust. 1).

Art. 1 pkt 2 lit. c tiret drugie rozszerza w art. 1 w ust. 3 (nowe pkt 1a–1d) zakres pojazdów, do których zastosowanie ma ustawa homologacyjna w związku z wprowadzonymi zmianami w zakresie procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu i procedury uznawania przez Dyrektora TDT takich dopuszczeń wydawanych przez inne organy państw członkowskich UE oraz rozszerzenia zakresu nadzoru Dyrektora TDT o rowery i wózki rowerowe z dodatkowym napędem, hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego.

Art. 1 pkt 3 wprowadza zmiany w definicjach ustawy homologacyjnej zawartym w art. 2, w tym odwołanie do przepisów UE w zakresie homologacji i nadzoru rynku, i tak:

- **lit. a** zmiana definicji podmiotu gospodarczego (pkt 5) poprzez odwołanie do definicji tego podmiotu określonej w art. 3 pkt 13 rozporządzenia 2019/1020, ze względu na fakt, iż rozporządzenie to w zakresie swojej regulacji zawiera również trzy rozporządzenia homologacyjne: 167/2013, 168/2013, 2018/858;

- **lit. b** wprowadza definicje roweru, wózka rowerowego, hulajnogi elektrycznej i urządzenia transportu osobistego, poprzez odwołanie do definicji tych pojazdów w art. 2 PRD (pkt 12a–12d). Ponadto w nowym pkt 12e wprowadzono odwołanie do definicji nowego pojazdu przewidzianej w art. 2 pkt 62 PRD;

- **lit. c** zmiana definicji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu (pkt 23) poprzez doprecyzowanie zakresu warunków i wymagań technicznych zawartych w rozporządzeniach homologacyjnych i w akcie wykonawczym do ustawy homologacyjnej – zgodnie z aktualnym zakresem wymagań dla tej procedury (obecnie obowiązujący art. 63 ustawy homologacyjnej);

- **lit. d** zmiana definicji świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu (pkt 33) poprzez doprecyzowanie nazwy i podstawy wymagań;
- **lit. e** dodaje nową definicję świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem (nowy punkt 33a) w związku z nową procedurą wprowadzaną przedmiotowym projektem ustawy realizowaną przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów;
- **lit. f** wprowadza nowe definicje w związku z wprowadzeniem w projekcie regulacji z zakresu nadzoru rynku realizowanego przez Dyrektora TDT: nadzór rynku (nowy pkt 35), wprowadzenie do obrotu (nowy pkt 36), udostępnienie na rynku (nowy pkt 37), dopuszczenie (nowy pkt 38), operator platformy (nowy pkt 39), platforma (nowy pkt 40), dostawca usług społeczeństwa informacyjnego (nowy pkt 41), użytkownik końcowy (nowy pkt 42), pojazd, przedmiot wyposażenia lub części stwarzające ryzyko i poważne ryzyko (nowy pkt 43 i 44), niezależny podmiot (nowy pkt 45). W pkt 46 dodano definicję faktury odwołując się zgodnie z uwagą MFiG do ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, z późn. zm.).

Art. 1 pkt 4 wprowadza zmiany w art. 3 ustawy homologacyjnej:

- **lit. a** nadaje nowe brzmienie ust. 1 pkt 2 poprzez wskazanie, iż Dyrektor TDT jest organem udzielającym unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu i krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu oraz organem uznającym świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- **lit. b** doprecyzowuje ust. 2 w zakresie realizacji przez Dyrektora TDT zadania dotyczącego prowadzenia bazy świadectw zgodności przekazywanych przez producentów pojazdów w postaci elektronicznej – baza takich świadectw zgodności będzie prowadzona w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, o której mowa w art. 80a ust. 1 PRD.

Jest to zgodne z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/133 z dnia 4 lutego 2021 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do podstawowego formatu, struktury i środków wymiany danych dotyczących świadectw zgodności w formacie elektronicznym (Dz. Urz. UE L 42 z 05.02.2021, str. 1, z późn. zm.), który w art. 1 wskazuje, iż *producent udostępnia organowi udzielającemu homologacji typu, który udzielił homologacji typu całego pojazdu, elektroniczną wersję świadectwa zgodności zgodną z formatem i strukturą elementów da-*

nych i standardowymi komunikatami określonymi w art. 2 za pośrednictwem dowolnego krajowego punktu dostępu do europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS) w Unii.

W konsekwencji tego świadectwa zgodności w postaci elektronicznej będą gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów (CEP), na potrzeby komunikacji i wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi UE w ramach systemu EUCARIS;

- **lit. c** dodaje ust. 2a zapewniający dostęp do świadectw zgodności producentom pojazdów, o których mowa w art. 37 ust. 5 rozporządzenia 2018/858 i ust. 2b wskazujący, iż Dyrektor TDT przekazuje producentowi pojazdu, który wystawił świadectwo zgodności w postaci elektronicznej, informację o stwierdzonej niezgodności tego świadectwa z odpowiednim świadectwem homologacji typu pojazdu, przez jej automatyczne udostępnienie w systemie teleinformatycznym obsługującym ewidencję, jako informację do pobrania;

- **lit. d** zmienia brzmienie ust. 3 doprecyzowując zakres nadzoru rynku pełnionego przez Dyrektora TDT w zakresie aktów wynikających z unijnej procedury homologacji typu, w tym rozszerza zakres nadzoru Dyrektora TDT w odniesieniu do krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem jako nowej procedury, jak również ustanawia Dyrektora TDT organem nadzoru rynku w zakresie spełniania przez rowery i wózki rowerowe z dodatkowym napędem, hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego warunków technicznych określonych dla tych pojazdów w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia;

- **lit. e** dodaje nowy ust. 4 zobowiązujący określone podmioty (organy administracji rządowej i samorządowej, państwowe osoby prawne oraz państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne) do współdziałania z Dyrektorem TDT przy wykonywaniu jego zadań wynikających z ustawy homologacyjnej, w szczególności dotyczy to zadań z zakresu nadzoru rynku. Wspomniane podmioty będą współdziałały z Dyrektorem TDT wyłącznie w zakresie swojej właściwości. Ponadto, obowiązek udzielania pomocy – w tym pomocy technicznej – przy wykonywaniu zadań ustawowych powinien być realizowany z uwzględnieniem realnych możliwości organizacyjnych i finansowych tych podmiotów. Brzmienie wypracowane zgodnie z uwagą Ministerstwa Sprawiedliwości.

Art. 1 pkt 5 nadaje nowe brzmienie przepisowi art. 12 ust. 1 poprzez wskazanie, iż nowy typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powinien spełniać wymagania techniczne, odpowiednie dla danej kategorii pojazdu, określone w przepisach Unii Europejskiej doty-

czących ich homologacji, regulaminach ONZ dotyczących ich homologacji lub przepisach wykonawczych, poprzez wprowadzenie skrótu „wymagania techniczne”, który będzie miał zastosowanie w dalszych przepisach, w szczególności dotyczących nadzoru rynku.

Art. 1 pkt 6 lit. a wprowadza zmiany doprecyzowujące w art. 13 ust. 3 ustawy homologacyjnej poprzez doprecyzowanie zbioru i nazw dokumentów. Zmianie ulega nazwa dokumentu wydawanego przez Dyrektora TDT dla nowego pojazdu – jest to świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia **nowego** pojazdu, dodany zostaje dokument: świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. W przepisie zawarto także bezpośrednie odwołanie do przepisów rozporządzeń homologacyjnych w zakresie uznawania przez Dyrektora TDT świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez inny organ państwa członkowskiego UE.

Art. 1 pkt 6 lit. b wprowadza zmianę w art. 13 w ust. 4 poprzez uwzględnienie w niej pojazdów sportowych, wyłączając je z obowiązku uzyskania homologacji typu. Aktualnie pojazdy sportowe są wyłączone z procedury indywidualnego dopuszczenia – obecnie art. 59 ust. 3 i 4 ustawy homologacyjnej, a w projekcie UC95 – art. 68a ust. 4 i art. 68b. Z kolei rozporządzenie 2018/858 w art. 2 nie odnosi się bezpośrednio do zwolnienia pojazdów do wyścigów drogowych z homologacji, a tylko z dopuszczenia. Z punktu widzenia konstrukcji tych pojazdów i ich przeznaczenia co do zasady nie spełniają one jednak wymagań obowiązujących w procedurze homologacji unijnej. Poprzednio w PRD pojazdy sportowe kategorii M₁ były wyłączone z obowiązku homologacji – art. 70e PRD (wersja z 2012 r. poz. 1137).

Art. 1 pkt 7 wprowadza zmiany w art. 14 ustawy homologacyjnej poprzez ustanowienie ogólnych zakazów:

- a) wprowadzania do obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części lub montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu bez wymaganych dokumentów (nowe ust. 4, 5 i 7),
- b) wprowadzania do obrotu rowerów i wózków rowerowych z dodatkowym napędem, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego niespełniających warunków technicznych określonych w art. 66 ust. 1 PRD oraz warunków technicznych określonych dla tych pojazdów w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jak również wyposażania je np. w urządzenia lub strategie manipulacyjne wpływające na

spełnianie przez te pojazdy obowiązujących dla nich warunków technicznych – na wzór art. 84 ust. 3a rozporządzenia 2018/858,

- c) działania przez podmioty gospodarcze w określonym w ust. 8 zakresie niezgodnie z przepisami, co wynika z art. 84 ust. 2 rozporządzenia 2018/858,
- d) działania przez producentów w określonym w ust. 9 zakresie niezgodnie z przepisami, co wynika z art. 84 ust. 3a rozporządzenia 2018/858,
- e) dokonywania ingerencji, przez podmioty gospodarcze i podmioty niezależne, w pojazd lub jego przedmioty wyposażenia lub części w ramach kwestii emisyjnych wynikających ze zmiany rozporządzenia 2018/858 przez rozporządzenie 2024/1257 (art. 12 oraz motywy 24 i 26 z Preambuły) – nowy ust. 8,
- f) ponownego udostępniania na rynku pojazdów, rowerów i wózków rowerowych z dodatkowym napędem, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz przedmiotów wyposażenia i części, które zostały wycofane z obrotu lub użytkowania w ramach decyzji Dyrektora TDT, o której mowa w art. 68zj ust. 1 w zakresie art. 68zk ust. 1 pkt 2 – nowy ust. 11.

Art. 1 pkt 8 wprowadza zmiany w art. 16 ust. 1, gdzie po pkt 1 dodaje się pkt 1a wprowadzający obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE.

Należy zauważyć, iż artykuł 15 ust. 2 ustawy homologacyjnej wskazuje, iż wydanie albo zmiana odpowiednich świadectw homologacji następuje w drodze decyzji administracyjnej Dyrektora TDT, zatem zastosowanie w prowadzonych postępowaniach ma ustawa – Kodeks postępowania administracyjnego (zwana dalej: kpa), w tym również art. 68 § 2 kpa na etapie sprawdzania kompletności załączonych dokumentów.

Art. 1 pkt 9 wprowadza zmiany w art. 18 ust. 1, gdzie po pkt 1 dodaje się pkt 1a wprowadzający obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu ONZ.

Art. 1 pkt 10 wprowadza zmiany w art. 20 ust. 3 poprzez dodanie pkt 5 wprowadzającego obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów kategorii C, R, S, T4.1, T4.2, świadectwa krajowej homologacji typu tramwaju lub świadectwa krajowej homologacji typu trolejbusu.

Art. 1 pkt 11 wprowadza zmiany w art. 22 ust. 1 poprzez dodanie pkt 5 wprowadzającego obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach.

Art. 1 pkt 12–13 wprowadza zmiany w art. 25 ust. 3 oraz art. 26 ust. 3 poprzez dodanie pkt 4 wprowadzającego obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o uznanie.

Art. 1 pkt 14 wprowadza zmiany w art. 27 w związku z wprowadzeniem przepisów dotyczących świadectw zgodności wystawianych w postaci elektronicznej:

- **lit. a** w art. 27 w ust. 1 zmienia brzmienie pkt 2 i 3 i dodaje nowy pkt 3a:

- **tiret pierwsze:** producent pojazdu jest zobowiązany wystawić w postaci papierowej świadectwo zgodności do każdego pojazdu, na którego typ wydano odpowiednie świadectwo homologacji oraz oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji tego pojazdu – jest to ogólny obowiązek wystawiania tych dokumentów w postaci papierowej (obowiązujący również obecnie w ustawie homologacyjnej zgodnie z art. 36 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, art. 33 ust. 1 rozporządzenia 167/2013 i art. 38 ust. 1 rozporządzenia 168/2013), przepis dopuszcza (fakultatywnie) możliwość wystawienia świadectwa zgodności i oświadczenia w postaci elektronicznej, ale w przypadku wystawienia ich w postaci elektronicznej wówczas powinny one być przekazane do ewidencji (nowe brzmienie pkt 2 i 3);
- **tiret drugie:** dodaje się nowy pkt 3a wprowadzający obowiązek wystawiania w postaci elektronicznej świadectwa zgodności oraz oświadczenia – do każdego pojazdu kategorii M, N, O, na którego typ Dyrektor TDT wydał świadectwo homologacji typu UE pojazdu i przekazania go do ewidencji. Obowiązek ten wynika z art. 37 ust. 1 rozporządzenia 2018/858. W takim przypadku nie ma zastosowania postać papierowa, z wyjątkiem wystawienia duplikatu tych dokumentów w przypadku, o którym mowa w art. 36 ust. 3 rozporządzenia 2018/858 na wniosek właściciela pojazdu lub w przypadku, o którym mowa w art. 37 ust. 10 rozporządzenia 2018/858 na wniosek organu, o którym mowa w art. 3 pkt 37 tego rozporządzenia_Sposób i postać udostępniania świadectwa zgodności w postaci elektronicznej określają przepisy ww. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/133.

- **lit. b** dodaje w art. 27 nowy ust. 1a przewidujący możliwość wystawienia w postaci elektronicznej świadectwa zgodności i oświadczenia przez producenta pojazdu kategorii M, N, O, na którego typ Dyrektor TDT wydał świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach i przekazania tych dokumentów do ewidencji. Jest to zgodne z art. 37 ust. 4 rozporządzenia 2018/858. W takim przypadku również nie ma zastosowania postać papierowa ww. dokumentów.

Art. 1 pkt 15 wprowadza zmiany w art. 32 poprzez dodanie pkt 7 wprowadzającego obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Art. 1 pkt 16 wprowadza zmiany w art. 33 poprzez dodanie pkt 6 wprowadzającego obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Art. 1 pkt 17 wprowadza zmiany w art. 45 w ust. 3 poprzez dodanie pkt 4 wprowadzającego obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji.

Art. 1 pkt 18 wprowadza zmiany w art. 47 w ust. 5 poprzez dodanie pkt 5 wprowadzającego obowiązek załączenia dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzanie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Art. 1 pkt 19 dodaje w ustawie homologacyjnej nowe art. 53a i 53b:

Art. 53a określa obowiązki podmiotu gospodarczego, który wprowadził do obrotu pojazd, przedmiot wyposażenia lub część wbrew zakazowi określonemu w art. 14 ust. 4–6 ustawy homologacyjnej lub w przypadku stwierdzenia niezgodności z odpowiednio wymaganiami technicznymi/warunkami technicznymi czy też stwarzania ryzyka – w terminie 14 dni od stwierdzenia tych okoliczności, tj.:

- podanie do publicznej wiadomości informacji o pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części objętym obowiązkiem wycofania z obrotu lub użytkowania oraz na swój koszt:
 - a) doprowadzenie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części do stanu zgodności z odpowiednio wymaganiami technicznymi/warunkami technicznymi albo

b) wycofanie z rynku pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, a w przypadku, gdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część zostały zbyte na rzecz użytkownika końcowego także:

- odkupienie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części od podmiotu lub osoby posiadającej tytuł prawny do tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części albo;
 - wymiana na nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część spełniające odpowiednie wymagania techniczne/warunki techniczne, na podstawie dokumentu potwierdzającego ich zakup;
- poinformowanie Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku co najmniej raz na kwartał o powyższych działaniach, który weryfikuje te działania i ustala ich zakres.

Obowiązki producentów zostały określone w rozporządzeniu 2018/858 w art. 13, w tym w ust. 1, który stanowi, że *producenci zapewniają, aby pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne, które wyprodukowali i które są wprowadzone do obrotu, były produkowane i homologowane zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu*. Ponadto obowiązki zostały określone w art. 51 i art. 52 rozporządzenia 2018/858.

Podobne przepisy określone zostały w art. 8 i art. 9 rozporządzenia 167/2013 oraz art. 9 i art. 10 rozporządzenia 168/2013. Zadania podmiotów gospodarczych zostały również określone w art. 4 rozporządzenia 2019/1020, w szczególności w omawianym przepisie w ust. 4 lit. g i h.

Art. 53b nakłada obowiązek na podmiot gospodarczy, który zamontował w pojeździe dodatkową instalację zasilania gazem pojazdu, wbrew zakazowi określonymu w art. 14 ust. 6 ustawy, do zlecenia uprawnionemu podmiotowi wymiany, na swój koszt, zamontowanej instalacji na instalację zgodną ze świadectwem homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Obecnie wymagane jest uzyskanie przez instalatora krajowego świadectwa dla montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem i wpisanie adnotacji o zamontowanej instalacji do dowodu rejestracyjnego – na podstawie wyciągu z takiego świadectwa.

Mimo zakazu montowania dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu bez wymaganego świadectwa homologacji zdarzają się próby obchodzenia tych przepisów. Instalacje są montowane przez podmioty, które nie posiadają homologacji, albo na pojazdach w których nie ma możliwości zamontowania takich instalacji. Dlatego też

wprowadzenie wyraźnego zakazu wydaje się celowe w kontekście bezpieczeństwa pojazdów z tego rodzaju instalacją.

Art. 1 pkt 20 uchyla rozdział 4 ustawy homologacyjnej „Indywidualne dopuszczenie pojazdu”

Art. 1 pkt 21 dodaje nowe rozdziały 4a i 4b, i tak:

Rozdział 4a Indywidualne dopuszczenie pojazdu – obejmuje zapisy aktualnie obowiązujące w uchylanym rozdziale 4, i wprowadza nową procedurę oraz jednoznaczny zakres pojazdów objętych poszczególnymi procedurami w ramach indywidualnego dopuszczenia pojazdu – art. 68a–68r.

Art. 68a dotyczy procedury indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Ponadto doprecyzowuje on przepisy w zakresie jednoznacznego wskazania, w odniesieniu do jakich pojazdów zastosowanie ma procedura indywidualnego dopuszczenia pojazdu celem uniknięcia sytuacji „obchodzenia” stosowania przepisów w tym zakresie.

Art. 68a ust. 1 to przepis ogólny informujący o tym, iż spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych przez dany pojazd potwierdza się w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Art. 68a ust. 2 określa trzy rodzaje indywidualnego dopuszczenia pojazdu: unijne, krajowe indywidualne dopuszczenie nowego pojazdu oraz krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Przepis wskazuje zatem jeden rodzaj dopuszczenia o charakterze unijnym, oraz dwa rodzaje dopuszczenia krajowego.

Art. 68a ust. 3 określa zakres pojazdów objętych procedurą unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, tj. pojazdy, o których mowa w art. 44 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, które zgodnie z dodatkiem 2 częścią I załącznika II do rozporządzenia 2018/858 nie były jeszcze nigdy zarejestrowane albo w odniesieniu do których od chwili rejestracji do chwili złożenia wniosku o uzyskanie unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu nie upłynęło więcej niż 6 miesięcy. Przepis ten zgodnie z rozporządzeniem 2018/858 dotyczy rejestracji w UE i spoza UE – stałej, jak i czasowej. Zakres wymagań stosowanych w unijnej procedurze dopuszczenia indywidualnego określa art. 44 ust. 1 w powiązaniu z załącznikiem nr II część I dodatek 2 do rozporządzenia (UE) 2018/858. Wydanie świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu jest możliwe pod warunkiem spełnienia wymagań zharmonizowanych, a nie wymagań krajowych.

Art. 68a ust. 4 określa zakres nowych pojazdów objętych procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu.

Aktualny art. 59 ust. 3 UH wskazuje, iż „krajowemu indywidualnemu dopuszczeniu pojazdu podlega pojazd, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia 167/2013, art. 4 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, z wyjątkiem pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 3 oraz 4 tego rozporządzenia”, zatem wyłącza z obowiązku uzyskania dopuszczenia pojazdy wskazane w art. 2 ust. 4 rozporządzenia 2018/858, a więc pojazdy przeznaczone wyłącznie do wyścigów drogowych. Z kolei art. 59 ust. 4 UH przewiduje możliwość wystąpienia przez producenta dla pojazdów przeznaczonych wyłącznie do wyścigów drogowych o uzyskanie krajowego dopuszczenia indywidualnego, jest to zgodne z brzmieniem art. 2 ust. 4 lit. a rozporządzenia 2018/858, co de facto oznacza, że pojazd taki nie jest objęty zakresem tego rozporządzenia, a więc obowiązkiem dopuszczenia indywidualnego. Takie samo rozwiązanie zaproponowano w ramach nowelizacji rozdziału dotyczącego dopuszczenia indywidualnego w art. 68a ust. 4. Art. 68a ust. 5 obejmuje zakresem krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu również:

- pojazdy, które nie są nowe w rozumieniu PRD, w odniesieniu do których od chwili pierwszej rejestracji w państwie pochodzenia niebędącym państwem członkowskim UE do chwili złożenia w Polsce wniosku o uzyskanie takiego dopuszczenia dla nowego pojazdu nie upłynęło więcej niż 12 miesięcy lub pojazdy, które posiadają przebieg nie większy niż 10 000 km, nawet w przypadku upływu tych 12 miesięcy. Jest to propozycja wypracowana z TDT i służbami technicznymi uwzględniająca stopień zużycia pojazdu i dezaktualizację warunków technicznych.

Przyjęty limit wieku pojazdu (12 miesięcy) wraz z kryterium wielkości przebiegu pojazdu (10 000 km) wynika z faktu, iż w uznaniu projektodawcy odniesienie się jedynie do czasu rejestracji pojazdu wynikającej z rozumienia pojazdu nowego na bazie załącznika II do rozporządzenia 2018/858 dotyczącego unijnego świadectwa dopuszczenia indywidualnego pojazdu, czyli do 6 miesięcy w istocie będzie powodowało większą liczbę pojazdów poddawanych pełnym badaniom w zakresie dopuszczenia indywidualnego. Zarówno projektowany wiek (12 miesięcy) jak i przebieg (10 000 km) w odniesieniu do produkowanych w kraju skompletowanych pojazdów ciężkich, które w głównej mierze są poddawane tej procedurze nie stanowią o stopniu wyeksploatowania tego pojazdu. Nie opierano się przy określeniu tych parametrów kryterialnych na innych przepisach (w tym podatkowych). Co więcej statystyczny średnioroczny przebieg pojazdu w PL wynosi ok. 10 000 km. Należy przy tym zauważyć, iż w przypadku określania przebiegu pojazdu nie

większego niż 10 000 km – przy jednostkach innych niż km (np. mile) należy przeliczyć je na km;

- ciągniki rolnicze, które nie są nowymi pojazdami, nie były zarejestrowane lub wykorzystywane na terytorium UE i nie posiadają ważnych dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu. Każdy ciągnik rolniczy spoza UE niezależnie czy nowy, czy używany będzie traktowany jak pojazd fabrycznie nowy, który nie był wcześniej zarejestrowany zgodnie z definicją nowego pojazdu, o której mowa w art. 2 pkt 62 PRD. Jest to konsekwencja ww. wyroku TSUE oraz definicji nowego pojazdu ujętej w rozporządzeniu 167/2013 obowiązującym w procedurze homologacji typu dla ciągników rolniczych.

Świadectwa indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu dla ww. ciągników rolniczych będą wydawane przez Dyrektora TDT, po przeprowadzeniu badań przez służbę techniczną, która potwierdzi spełnienie przez dany ciągnik rolniczy określonych warunków lub wymagań technicznych wynikających obecnie z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu (Dz. U. poz. 1715), a które zostaną określone w nowowydanym rozporządzeniu w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Zatem zgodnie z projektowanymi regulacjami każdy ciągnik rolniczy z kraju trzeciego, niezależnie czy jest nowym pojazdem, czy też używanym, aby zostać zarejestrowany w Polsce, musi zostać objęty świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu. Procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu podlegać będą również inne pojazdy objęte zakresem rozporządzenia 167/2013, a więc przyczepy rolnicze oraz wymienne urządzenia ciągnięte sprowadzone spoza UE.

Art. 68a ust. 6 określa zakres pojazdów podlegających nowej procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Procedura będzie miała zastosowanie do pojazdów sprowadzonych do Polski z krajów trzecich, poza ciągnikami rolniczymi, przyczepami rolniczymi i wymiennymi urządzeniami ciągniętymi, tj. używanych pojazdów, które nie są nowymi pojazdami w rozumieniu PRD i nie podlegają krajowemu indywidualnemu dopuszczeniu pojazdu nowego, tj. np. używanych pojazdów osobowych sprowadzanych na obszar RP z krajów trzecich takich, jak: USA, Kanada, Chiny, Japonia.

Wprowadzenie nowej procedury wynika z okoliczności, iż rozporządzenia unijne 2018/858 (dot. kategorii pojazdów M, N, O) i 168/2013 (dot. kategorii pojazdów L) nie zawierają definicji pojazdu nowego – w przeciwieństwie do rozporządzenia 167/2013 – tym niemniej zasadne jest ustanowienie dla tych pojazdów warunków alternatywnych, zbliżonych do wymagań homologacyjnych przed dopuszczeniem ich do obrotu w UE. Takie podejście znajduje również uzasadnienie we wskazanym powyżej stanowisku KE przedstawionym w styczniu 2025 r.

W przepisie zaproponowano objęcie ww. procedurą pojazdów, które nie są nowe i nie były zarejestrowane lub wykorzystywane na terytorium Unii Europejskiej i nie posiadają ważnych dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu UE pojazdu, typu ONZ albo typu pojazdu.

Procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem sprowadzonym do Polski będą podlegać również:

- używane pojazdy niezarejestrowane w UE ze względu na brak obowiązku rejestracji w państwie pochodzenia, ale wykorzystywane już na terytorium UE;
- pojazdy z państw spoza UE nieposiadające ważnych dokumentów homologacyjnych, które zostały zgłoszone do rejestracji w Polsce zgodnie z art. 73 ust. 4 PRD jako pojazdy należące do przedstawicielstwa dyplomatycznego, urzędu konsularnego i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowej, a także ich personelu korzystającego z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności:

W związku z uwagami Ministra Spraw Zagranicznych (MSZ), który zasygnalizował możliwości utrudnień w rejestracji pojazdów dyplomatycznych w niektórych szczególnych przypadkach, w projekcie ustawy zaproponowano opcjonalną możliwość wnioskowania przez MSZ do Wojewody Mazowieckiego, w indywidualnym przypadku, o rejestrację pojazdu wykorzystywanego na cele służbowe misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych oraz cele prywatne członków personelu tych misji (czyli tzw. pojazdu dyplomatycznego), na podstawie „zaświadczenia o braku spełnienia wymagań, w zakresie emisji zanieczyszczeń, do wydania

świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem” (**art. 2 pkt 7 projektu**).

„Zaświadczenie o braku spełnienia wymagań, w zakresie emisji zanieczyszczeń, do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem” będzie wydawał uprawniony diagnosta w sytuacji, gdy właściciel sprowadzonego z państwa trzeciego pojazdu dyplomatycznego nie przedłoży wraz z wnioskiem o uzyskanie wymaganego „świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem” dokumentów potwierdzających spełnienie poziomu wymagań technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń w pojazdach lub z dokumentów będzie wynikać, że pojazd ten nie będzie spełniał tych wymagań (art. 68g ust. 4 ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia). Pojazd nie będzie więc kierowany na badanie w zakresie emisji zanieczyszczeń do służby technicznej.

W takim indywidualnym przypadku MSZ, uwzględniając zasadę wzajemności, będzie mógł złożyć do Wojewody Mazowieckiego wniosek o rejestrację pojazdu, załączając również informację o terminie:

1. pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej właściciela pojazdu dyplomatycznego;
2. użytkowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu dyplomatycznego.

Na podstawie ww. wniosku Wojewoda Mazowiecki będzie rejestrował taki pojazd dyplomatyczny na czas wynikający z ww. informacji przekazanej przez MSZ.

Uwzględniono również sytuację, w której pojazd dyplomatyczny zarejestrowany na indywidualny wniosek MSZ na podstawie przepisu art. 73 ust. 4b PRD zostanie zbyty, a jego nowy właściciel będzie wnioskował o bezterminową rejestrację tego pojazdu u właściwego miejscowo starosty. W takim przypadku konieczne będzie uzyskanie i przedłożenie wraz z wnioskiem o rejestrację „świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem” (a zatem wymagane będzie potwierdzenie spełnienia przez pojazd poziomu wymagań technicznych w zakresie emisji zanieczyszczeń w pojazdach) (**art. 2 pkt 5 lit. f projektu**).

Powyższe rozwiązanie zostało zaproponowane uwzględniając, iż w świetle Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych z 1961 r. państwo przyjmujące powinno udzielić wszelkich ułatwień w pełnieniu przez misję jej funkcji (art. 25), co w praktyce przekłada się na różne sfery działania misji, jak również odnosi się do niektórych aspektów życia dyplomatów w zależności od sytuacji w danym państwie. Do ułatwień, o których mowa powyżej, należy zaliczyć również umożliwienie misji i jej personelowi sprowadzenia pojazdów np. z państwa wysyłającego i rejestracji ich na numerach dyplomatycznych. MSZ wskazał m.in., iż „przepisy dotyczące dyplomatów powinny uwzględniać nie tylko zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego do zapewniania misjom warunków do niezakłóconego wykonywania ich funkcji, ale również faktu, iż naczelną zasadą w relacjach międzynarodowych jest zasada wzajemności, a zatem wprowadzenie rozwiązań, które znacznie utrudniłyby wykonywanie misjom ich funkcji mogłoby doprowadzić do wprowadzenia przez inne państwa – w ramach retorsji – rozwiązań, które utrudniałyby polskim misjom korzystanie z pojazdów.

- zarejestrowane na terytorium państwa członkowskiego UE pojazdy objęte świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanym zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 1 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 albo art. 45 rozporządzenia 2018/858 przez organ innego kraju UE, jeżeli pojazd ten był zarejestrowany:
 - nie dłużej niż 2 lata przed złożeniem wniosku o jego pierwszą rejestrację na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla którego Dyrektor TDT odmówił uznania, o którym mowa w art. 68o ust. 1 albo
 - dłużej niż 2 lata przed złożeniem wniosku o jego pierwszą rejestrację na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Przyjęcie 2-lat wynika z możliwości oceny przez TDT na podstawie dokumentacji równoważności warunków technicznych spełnianych przez pojazd z krajowymi warunkami technicznymi.

Art. 68a ust. 8 wyłącza z krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu tramwaje i trolejbusy, analogicznie jak obecne przepisy ustawy homologacyjnej.

Art. 68b wskazuje dla jakich pojazdów, o których mowa w rozporządzeniu 2018/858, producent może wystąpić o wydanie krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu – analogicznie jak obecne przepisy ustawy homologacyjnej.

Art. 68c określa, tak jak obecne przepisy ustawy homologacyjnej, zasady wydawania przez Dyrektora TDT świadectw unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu oraz krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, w tym dokumenty wymagane do wniosku o wydanie tego świadectwa. Z obecnego wykazu dokumentów wykreślono jednak oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu jako dokument niepotrzebny na etapie prowadzonego przez Dyrektora TDT postępowania administracyjnego.

Art. 68d określa, analogicznie jak aktualne regulacje ustawy homologacyjnej, zasady przeprowadzania przez służby techniczne badania na potrzeby wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczania nowego pojazdu. Artykuł ten określa zakres dokumentów załączanych do wniosku, w tym oświadczenia, wskazuje konieczność sporządzenia sprawozdania z badań oraz precyzuje, iż koszty tychże badań pokrywa wnioskodawca.

Art. 68e określa, analogicznie jak aktualne regulacje ustawy homologacyjnej, zasady wydawania/odmowy wydania i cofnięcia przez Dyrektora TDT świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, zgodnie z art. 44 ust. 1 rozporządzenia 2018/858.

Art. 68f określa, analogicznie jak aktualne regulacje ustawy homologacyjnej, zasady wydania/odmowy wydania, w tym przesłanki do cofnięcia przez Dyrektora TDT świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu. Dodatkowo przepis ten wskazuje konieczność poinformowania organu nadzoru rynku o cofnięciu świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu co będzie podstawą do analizy i ewentualnych działań w ramach nadzoru rynku.

Art. 68g zawiera przepisy dotyczące **nowej krajowej procedury wprowadzanej do ustawy homologacyjnej – krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem**, i tak:

- art. 68g ust. 1 wskazuje, iż nowa procedura realizowana jest przez uprawnionego diagnostę, który spełnia określone wymagania i posiada wskazane kwalifikacje takie, jak: posiadanie zaświadczenia kwalifikacyjnego, zatrudnienia przez przedsiębiorcę wykonującego działalność gospodarczą w zakresie odpowiednio podstawowej albo

okręgowej stacji kontroli pojazdów i posiadającego uprawnienie do realizacji tej procedury przez diagnostę.

- art. 68g ust. 2 określa warunki wydania przez Dyrektora TDT na wniosek diagnosty zainteresowanego realizacją nowej procedury, zaświadczenie kwalifikacyjne.
- art. 68g ust. 3 określa czas, na który wydawane jest ww. zaświadczenie kwalifikacyjne, nie dłuższy niż 5 lat, analogicznie jak przewidziane w PRD w art. 83 ust. 4 poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań.
- art. 68g ust. 4 wskazuje wysokość opłaty za wydanie zaświadczenia kwalifikacyjnego.
- art. 68g ust. 5 wskazuje, iż ww. opłata będzie stanowić przychód Transportowego Dozoru Technicznego i nie będzie podlegać zwrotowi.
- art. 68g ust. 6 określa dane, jakie ma zawierać wniosek o wydanie zaświadczenia kwalifikacyjnego.
- art. 68g ust. 7 wskazuje dokumenty, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie zaświadczenia kwalifikacyjnego.
- art. 68g ust. 8 przewiduje możliwość przedłużenia okresu ważności zaświadczenia kwalifikacyjnego, za opłatą i na wniosek uprawnionego diagnosty.
- art. 68g ust. 9 określa wysokość opłaty za przedłużenie okresu ważności zaświadczenia kwalifikacyjnego.
- art. 68g ust. 10 wskazuje, iż ww. opłata będzie stanowić przychód Transportowego Dozoru Technicznego i nie będzie podlegać zwrotowi.
- art. 68g ust. 11 wskazuje, iż wniosek o przedłużenie ważności zaświadczenia kwalifikacyjnego, powinien zawierać dane uprawnionego diagnosty wnioskującego o przedłużenie okresu ważności jego zaświadczenia oraz numer i datę wydania tego zaświadczenia.
- art. 68g ust. 12 wskazuje dokumenty, jakie należy dołączyć do wniosku o przedłużenie ważności zaświadczenia kwalifikacyjnego.
- art. 68g ust. 13 stanowi warunki do przedłużenia okresu ważności zaświadczenia kwalifikacyjnego.
- art. 68g ust. 14 określa warunki przedłużenia okresu ważności zaświadczenia kwalifikacyjnego.

- art. 68g ust. 15 wskazuje katalog przypadków, w których Dyrektor TDT może zastosować instytucję cofnięcia zaświadczenia kwalifikacyjnego.
- art. 68g ust. 16 określa, iż w przypadku cofnięcia zaświadczenia kwalifikacyjnego, ważność tracą także zaświadczenie o ukończeniu szkolenia specjalistycznego w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem oraz zaświadczenie o zdanym egzaminie kwalifikacyjnym w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
- art. 68g ust. 17 nakłada na Dyrektora TDT obowiązek publikacji i aktualizacji na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego, wykazu wydanych zaświadczeń kwalifikacyjnych, wraz z podaniem imienia i nazwiska uprawnionego diagnosty.
- art. 68g ust. 18 nakłada obowiązek wzajemnej współpracy pomiędzy Dyrektorem TDT a starosta, w zakresie informowania o wydanych i cofniętych zaświadczeniach kwalifikacyjnych oraz uprawnieniach do wykonywania badań technicznych.

Art. 68h zawiera przepisy **dotyczące odbycia przez uprawnionego diagnostę szkolenia specjalistycznego w zakresie nowej procedury**, tj. procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, i tak:

- art. 68h ust. 1 określa podmiot, który może prowadzić ww. szkolenia specjalistyczne. Zgodnie z przepisem jest to Dyrektor TDT lub jednostki upoważnione przez Dyrektora TDT do prowadzenia szkolenia.
- art. 68h ust. 2 wskazuje obowiązek uiszczenia opłaty za szkolenie specjalistyczne.
- art. 68h ust. 3 określa, iż ww. opłata stanowi przychód TDT.
- art. 68h ust. 4 określa wysokość opłaty za szkolenie specjalistyczne.

Opłaty za szkolenie i egzaminowanie w ramach nowej procedury są ściśle powiązane z kosztami wynagrodzenia wykwalifikowanej kadry, utrzymaniem infrastruktury technicznej, aktualizacją materiałów, co bezpośrednio przekłada się na jakość szkoleń i egzaminowania. Art. 68h ust. 5 wskazuje konieczność uzyskania przez jednostkę chcącą realizować szkolenia specjalistyczne, upoważnienia wydanego za opłatą przez Dyrektora TDT.

- art. 68h ust. 6 wskazuje warunki, jakie musi spełnić ww. jednostka chcąc realizować szkolenia specjalistyczne, celem uzyskania upoważnienia. Przepis ten wskazuje m.in. konieczność udokumentowania, co 2 lata, uczestnictwa w seminariach z zakresu

przepisów dotyczących homologacji oraz badań technicznych pojazdów. Należy zauważyć, iż z wnioskiem o upoważnienie mogą wystąpić również instytuty badawcze, pod warunkiem spełnienia warunków dedykowanych tej procedurze.

- art. 68h ust. 7 przewiduje, iż upoważnienie do prowadzenia szkoleń może zostać wydane podmiotowi niebędącemu przedsiębiorcą, jeżeli spełnia on określone warunki.
- art. 68h ust. 8 wskazuje, że podmiotem, który może prowadzić ww. seminaria, jest Dyrektor TDT. Przepis ten wskazuje również, iż Dyrektor TDT przeprowadza przedmiotowe seminaria nie rzadziej niż raz na pół roku w danym roku kalendarzowym.
- art. 68h ust. 9 wskazuje, że uczestnictwo w seminarium jest potwierdzane zaświadczeniem wydawanym przez Dyrektora TDT.
- art. 68h ust. 10 określa wysokość opłaty za uczestnictwo w seminariach.
- art. 68h ust. 11 wskazuje, iż opłata za uczestnictwo w seminariach stanowi przychód Dyrektora TDT i nie podlega zwrotowi.
- art. 68h ust. 12 określa warunki wydawanej przez Dyrektora TDT decyzji upoważniającej jednostkę chcącą realizować szkolenia specjalistyczne.
- art. 68h ust. 13 wskazuje 4-letni termin ważności upoważnienia do prowadzenia szkolenia, od dnia wydania decyzji upoważniającej. Szkolący zatrudnieni w ośrodkach mają uczestniczyć co 2 lata w seminariach prowadzonych przez Dyrektora TDT, dlatego też okres 4-lat jest optymalnym terminem w zakresie wydania upoważnienia.
- art. 68h ust. 14 określa wysokość opłaty za wydanie upoważnienia do prowadzenia szkolenia.
- art. 68h ust. 15 określa dokumenty, które należy załączyć do wniosku o wydanie przez Dyrektora TDT upoważnienia do realizowania szkoleń specjalistycznych.
- art. 68h ust. 16 wskazuje, iż opłata za wydanie upoważnienia do realizowania szkoleń specjalistycznych stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i nie podlega zwrotowi.
- art. 68h ust. 17 wskazuje przesłanki do cofnięcia przez Dyrektora TDT upoważnienia wydanego dla jednostki, do prowadzenia szkolenia specjalistycznego.

- art. 68h ust. 18 nakłada na Dyrektora TDT obowiązek publikacji i aktualizacji na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego wykazu jednostek upoważnionych do prowadzenia szkoleń specjalistycznych.
- art. 68h ust. 19 wskazuje podmiot przeprowadzający egzamin kwalifikacyjny w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Podmiotem tym jest komisja powołana przez Dyrektora TDT.
- art. 68h ust. 20 określa, jakie dane muszą być ujęte we wniosku zainteresowanego diagnosty o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
- art. 68h ust. 21 określa obowiązek dołączenia kopii dowodu uiszczenia opłaty do wniosku o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
- art. 68h ust. 22 określa wysokość opłaty za przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
- art. 68h ust. 23 wskazuje, iż opłata za przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i nie podlega zwrotowi.

Art. 68i zawiera przepisy **dotyczące uzyskania uprawnienia dedykowanego zainteresowanemu przedsiębiorcy, który wykonuje działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów, i chciałby, by w prowadzonej przez niego stacji kontroli pojazdów, realizowana była przez uprawnionego diagnostę, procedura krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem**, i tak:

- art. 68i ust. 1-3 określa, iż decyzja dotycząca uzyskania uprawnienia, wydawana jest za opłatą, przez Dyrektora TDT, w drodze decyzji administracyjnej, na wniosek zainteresowanego przedsiębiorcy, po spełnieniu przez tego przedsiębiorcę konkretnych przesłanek. Przedsiębiorca ten będzie musiał:
 - 1) być wpisany do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
 - 2) posiadać ważne poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań;

3) zatrudniać co najmniej jednego uprawnionego diagnostę posiadającego zaświadczenie kwalifikacyjne do realizacji nowej procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

- art. 68i ust. 2 określa zawartość wniosku przedsiębiorcy, natomiast art. 68i ust. 3 wskazuje, jakie dokumenty należy załączyć do tego wniosku.
- art. 68i ust. 4 wskazuje termin ważności uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. I tak: uprawnienie będzie wydawane do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania, analogicznie jak przewidziane w PRD w art. 83 ust. 4 poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań.

Powyższy przepis wyjaśnia również, iż w przypadku zmiany stanu faktycznego, dla którego wydane zostało uprawnienie przedsiębiorcy, uprawnienie wygasa z mocy prawa, przy czym zatrudnienie nowego diagnosty posiadającego zaświadczenie kwalifikacyjne nie stanowi zmiany stanu faktycznego pod warunkiem, że przedsiębiorca zawiadomi o tym fakcie Dyrektora TDT w terminie 3 dni od dnia zatrudnienia, w postaci papierowej albo elektronicznej.

- art. 68i ust. 5 określa wysokość opłaty za wydanie uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
- art. 68i ust. 6 określa, iż opłata za wydanie uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem jest przychodem Transportowego Dozoru Technicznego i nie podlega zwrotowi.
- art. 68i ust. 7 daje możliwość przedłużenia ważności uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, za opłatą i na wniosek przedsiębiorcy, który je wcześniej uzyskał, zatem i spełnił określone przesłanki.
- art. 68i ust. 8 dalej odnosi się do możliwości przedłużenia ważności uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem wskazując, że wniosek w tym zakresie ma zawierać dane

przedsiębiorcy wnioskującego o przedłużenie okresu ważności jego uprawnienia, oraz datę wydania i numer tego uprawnienia.

- art. 68i ust. 9 określa dokumenty, jakie należy dołączyć do wniosku o przedłużenie ważności uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
- art. 68i ust. 10 uzależnia możliwość przedłużenia ważności uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem od:
 - 1) złożenia wniosku nie później niż w terminie 2 miesięcy przed dniem upływu okresu ważności tego uprawnienia;
 - 2) faktu realizowania w stacji kontroli pojazdów procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem przez co najmniej 2 lata w okresie ostatnich 3 lat ważności tego uprawnienia.
- art. 68i ust. 11 określa, iż przedłużenie ważności uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem może nastąpić na okres do momentu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.
- art. 68i ust. 12 określa wysokość opłaty za przedłużenie ważności uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
- art. 68i ust. 13 określa, iż opłata za przedłużenie ważności uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem będzie stanowić przychód Transportowego Dozoru Technicznego, bez możliwości jej zwrotu.
- art. 68i ust. 14 określa zakres przesłanek, na podstawie których Dyrektor TDT może dokonać cofnięcia uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Przesłankami są tu:
 - 1) brak ważnego poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań;
 - 2) sytuacja, w której starosta wydał decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów;

- 3) sytuacja, w której przedsiębiorca nie zatrudnia uprawnionego diagnosty posiadającego zaświadczenie kwalifikacyjne.
- art. 68i ust. 15 wskazuje konieczność informowania starosty przez Dyrektora TDT o cofnięciu przedsiębiorcy uprawnienia do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
 - art. 68i ust. 16 nakłada na Dyrektora TDT obowiązek publikacji i aktualizacji na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego wykaz uprawnień do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, wraz z oznaczeniem przedsiębiorcy, dla którego to uprawnienie zostało wydane.
 - art. 68i ust. 17 nakłada zarówno na Dyrektora TDT, jak i na starostę, obowiązek wzajemnej współpracy poprzez informowanie o wydanych i cofniętych uprawnieniach przedsiębiorcy oraz decyzjach o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów.

Należy zauważyć, iż zarówno uprawniony diagnosta, jak i przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów sami decydują o przystąpieniu do realizacji nowej procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – realizacja procedury ma zatem charakter fakultatywny. Na podstawie informacji z Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów zainteresowanie realizacją tej procedury zgłasza około 20% stacji kontroli pojazdów. Przepisy nie wymagają zatrudnienia przez przedsiębiorcę nowego diagnosty z zaświadczeniem kwalifikacyjnym Dyrektora TDT. Dopiero w przypadku podjęcia zamiaru realizacji tej procedury, zarówno diagnosta, jak i przedsiębiorca prowadzący stację będą musieli spełnić określone wymogi dedykowane tej procedurze i uzyskać odpowiednie upoważnienia do jej realizacji. Należy zauważyć, iż na poziomie procedowanych przepisów nie przewiduje się konieczności doposażenia stacji kontroli pojazdów w nowe urządzenia diagnostyczne w związku z realizacją procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem w stacji kontroli pojazdów.

Takie samo podejście jest w przepisie przejściowym – art. 8 i 9 – gdzie pozostawiona jest fakultatywność realizacji procedury, która zależy od decyzji diagnosty, a nie wynika z obowiązku prawnego – natomiast jeżeli już diagnosta zdecyduje się na realizację tej procedury to musi przejść cały proces w zakresie szkolenia, egzaminu i uzyskania zaświadczenia kwalifikacyjnego wydanego przez Dyrektora TDT –

wymogi te nie dotyczą zatem każdego uprawnionego diagnosty, ale tylko tego, który będzie chciał przeprowadzać w stacji kontroli pojazdów procedurę krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Art. 68j zawiera przepisy dotyczące **realizacji przez uprawnionego diagnostę, nowej procedury** krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, i tak:

- art. 68j ust. 1 przewiduje, że w przypadku nowej procedury, świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem będą wydawane na wniosek właściciela takiego pojazdu (złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej) przez uprawnionego diagnostę zatrudnionego odpowiednio w okręgowej lub podstawowej stacji kontroli pojazdów (art. 83 ust. 1 pkt 1 lub 2 PRD).

Natomiast, w przypadku niespełnienia przez pojazd wymaganych przepisów technicznych, uprawniony diagnosta będzie wydawał zaświadczenie o braku spełnienia warunków lub wymagań technicznych do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Mając na względzie, iż liczba pojazdów sprowadzanych spoza UE szacuje się na poziomie ponad 126 000 rocznie (dane z CEP za 2025 r.) oraz ze względu na ograniczoną liczbę służb technicznych podjęto decyzję o włączeniu uprawnionych diagnostów zatrudnionych w stacjach kontroli pojazdów do realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia dla pojazdu spoza UE, dla zapewnienia dostępności i umożliwienia szybkiej realizacji tej procedury. Art. 68j ust. 2 wskazuje zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w tej nowej procedurze.

- art. 68j ust. 3 określa katalog dokumentów składanych do wniosku przez właściciela pojazdu. Kompletacja dokumentów niezbędnych do przedłożenia uprawnionemu diagnostyce będzie zależna od przedstawianego do procedury pojazdu. Przykładowo, jeżeli przedstawiony uprawnionemu diagnostyce pojazd będzie wyposażony w instalację zasilania gazem LPG, konieczne będzie przedłożenie świadectwa homologacji typu ONZ nr 67. Konieczność przedłożenia danego dokumentu będzie wynikała z zapisów widniejących w akcie wykonawczym do projektu niniejszej ustawy, wydanym na podstawie art. 68r ust. 1. Przepisy art. 68j ust. 3 pkt 5–8 wprowadza obowiązek przedstawienia dokumentów, które mogą zostać wystawione przez różne właściwe w

tym zakresie podmioty i być alternatywnie uznane na potrzeby dokumentacji sprawy, dając właścicielowi pojazdu większą możliwość ich pozyskania, nie ograniczając ich wystawienia tylko do jednego podmiotu.

- art. 68j ust. 4 odnosi się do sytuacji, w której realizowana przez uprawnionego diagnostę procedura wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem dotyczy pojazdu należącego do przedstawicielstwa dyplomatycznego, urzędu konsularnego i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowej, a także ich personelu korzystającego z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, a właściciel nie przedłoży wraz z wnioskiem wszystkich wymaganych dokumentów, lub dokumenty te nie potwierdzają spełnienia przez pojazd wymagań w zakresie emisji zanieczyszczeń. Wówczas brak takich danych będzie skutkowało wydaniem przez diagnostę zaświadczenia o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Art. 68k i art. 68l określają **zakres czynności przeprowadzanych przez uprawnionego diagnostę w nowej procedurze**. W pierwszym etapie uprawniony diagnosta dokona weryfikacji przedstawionych przez właściciela pojazdu dokumentów w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń pod kątem zgodności z obowiązującymi w tym zakresie w Polsce warunkami lub wymaganiami technicznymi. W odniesieniu m.in. do autobusów, pojazdów zasilanych instalacją gazową, pojazdów elektrycznych i wodorowych uprawniony diagnosta sprawdzi, czy wydane było odpowiednie świadectwo homologacji typu ONZ w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części – zakres wymaganych świadectw dotyczy regulaminów ONZ nr 66, 67, 100, 110, 115, 118, 134, załącznika nr IV do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 3/2014 z dnia 24 października 2013 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 7 z 10.01.2014, str. 1, z późn. zm.), czy też rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 35 z 04.02.2009, str. 32, z późn. zm.), o ile będą wymagane w przepisach rozporządzenia w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Propozycja ta została wypracowana ze służbami technicznymi m.in. przy założeniu, że w przypadku danych pojazdów konieczne jest spełnienie wymogów międzynarodowych obowiązujących w ramach procedur homologacyjnych celem zagwarantowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, a sprowadzonych spoza UE.

Dalej, uprawniony diagnosta przeprowadzi badanie pojazdu pod kątem spełnienia wymogów wskazanych dla tej procedury w akcie wykonawczym (tj. w ramach nowego modułu wskazanego w nowowydanym rozporządzeniu w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu), które to badanie będzie wykonywane w stacji kontroli pojazdów – podstawowej albo okręgowej, w zależności od badanych pojazdów w danej stacji – zgodnie z art. 83 ust. 1 pkt 1 i 2 PRD.

Po przeprowadzeniu badania, w przypadku braku złożenia wraz z wnioskiem dokumentów w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń lub braku możliwości weryfikacji, na podstawie przedłożonych dokumentów spełnienia określonych w tym zakresie warunków lub wymagań technicznych, jak również w przypadku ewentualnych innych wątpliwości dotyczących spełnienia przez pojazd warunków lub wymagań technicznych po przeprowadzonym badaniu, właściciel pojazdu, w odniesieniu do którego uprawniony diagnosta stwierdził wątpliwości dotyczące spełnienia przez pojazd warunków lub wymagań technicznych będzie mógł przedstawić opinię rzeczoznawcy lub upoważnionego przedstawiciela producenta pojazdu. Właściciel pojazdu będzie też mógł zwrócić się do służby technicznej, celem przeprowadzenia badania potwierdzającego np. spełnienie wymagań emisyjnych.

Z kolei art. 68k ust. 4-6 określają sposób działania służby technicznej. Służba techniczna przeprowadza badania wskazane w protokole, za opłatą i na wniosek właściciela pojazdu, do którego konieczne jest załączenie określonych ustawą dokumentów. Po przeprowadzeniu badania służba techniczna zobowiązana została do sporządzenia sprawozdania z badań. Sprawozdanie to właściciel pojazdu przekazuje następnie uprawnionemu diagnostyce, który wskazał zakres badania do przeprowadzenia przez służbę techniczną (art. 68k ust. 7). Diagnosta ten dokonuje weryfikacji sprawozdania służby technicznej w odniesieniu do wskazanego przez siebie zakresu, co odnotowuje w protokole, a następnie określa wynik końcowy przeprowadzonych czynności (art. 68k ust. 8).

Jeżeli po realizacji powyższych działań poza stacją kontroli pojazdów właściciel pojazdu powróci do uprawnionego diagnosty w celu dalszej realizacji nowej procedury, tj. w celu

uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – po 30 dniach, wówczas, aby możliwe było potwierdzenie i poświadczenia faktycznego stanu pojazdu, uprawniony diagnosta ponownie wykona badanie pojazdu pod kątem spełnienia wymogów wskazanych dla nowej procedury.

Świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, jako dowód spełniania przez pojazd określonych wymagań, będzie mogło być wydane zatem po częściowych czynnościach uprawnionego diagnosty, tj.:

- pozytywnej weryfikacji przedłożonych dokumentów,
- uzyskaniu pozytywnego wyniku badania o charakterze homologacyjnym,
- uzyskaniu (w określonych sytuacjach) pozytywnego wyniku badania realizowanego przez służbę techniczną – potwierdzających spełnienie wymagań określonych w ramach tej procedury,

co wykazane zostanie przez uprawnionego diagnostę w protokole określającym wynik końcowy z wykonania ww. czynności.

W przypadku uzyskania negatywnego wyniku ww. protokołu, uprawniony diagnosta wystawi zaświadczenie o braku spełnienia odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Na ww. zaświadczenie o braku spełnienia odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, właściciel pojazdu będzie miał możliwość złożenia skargi do Dyrektora TDT.

Dyrektor TDT, rozpatrując skargę, będzie badał prawidłowość przeprowadzenia procedury – w wyniku rozpatrzenia skargi Dyrektor TDT:

- 1) stwierdzi prawidłowość przeprowadzenia procedury albo
- 2) nakaże uprawnionemu diagnostyce ponowne przeprowadzenie czynności wynikających z procedury w zakresie, w jakim stwierdzone zostaną nieprawidłowości.

Wydanie kolejnego zaświadczenia o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem nie będzie podlegać zaskarżeniu. Natomiast opłata za ww. skargę będzie stanowić przychód Transportowego Dozoru Technicznego i nie będzie podlegała zwrotowi. Nie jest to

procedura stricte administracyjna - wprowadzona opłata jest opłatą za wykonanie czynności organu.

Procedura dopuszczenia indywidualnego realizowana w stacji kontroli pojazdów przez zatrudnionego diagnostę będzie dotyczyć co do zasady pojazdów używanych sprowadzonych do Polski z krajów trzecich, które nie są objęte zharmonizowaną procedurą homologacji typu UE pojazdu – celem tej procedury jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska przez pojazdy dopuszczane do ruchu z krajów spoza UE poprzez weryfikację odpowiednich wymagań technicznych i sprawdzenie stanu technicznego pojazdu. Zakres tych wymagań zostanie określony na poziomie rozporządzenia wykonawczego w oparciu o wymogi stosowane w ramach badania technicznego pojazdu, ze szczególnym jednak zwróceniem uwagi na kwestie emisyjne i oświetleniowe – wydane przez diagnostę świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem będzie jednym z dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu, zgodnie z art. 72 PRD. Należy zauważyć, iż zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu jest również dokumentem wymaganym w określonych przypadkach do rejestracji pojazdu w Polsce – dokument ten jest również wydawany przez diagnostę i nie służy od niego możliwość odwołania w przypadku negatywnego wyniku badania technicznego pojazdu. Wynik negatywny badania technicznego pojazdu podobnie jak zaświadczenie diagnosty o braku spełnienia warunków lub wymagań technicznych do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem oznacza, że pojazd nie spełnia wymogów bezpieczeństwa lub norm środowiskowych, co uniemożliwia jego legalne poruszanie się po drogach publicznych w Polsce. W przypadku nowej procedury dotyczącej pojazdów używanych z krajów trzecich zastosowano dodatkową możliwość złożenia skargi do kompetentnego organu, który oceni prawidłowość jej przeprowadzenia przez uprawnionego diagnostę – z możliwością nakazania uprawnionemu diagnostyce ponownego przeprowadzenia czynności, w ramach tej procedury w zakresie, w jakim stwierdzone zostały nieprawidłowości. Powierzenie uprawnionym diagnostom zatrudnionym w stacji kontroli pojazdów realizacji tej procedury wiązało się z potrzebą zapewnienia jej dostępności dla właścicieli pojazdów ze względu na ilość stacji kontroli pojazdów i ich rozmieszczenie w skali kraju – czego nie udałoby się osiągnąć przy powierzeniu tego zadania jednemu podmiotowi.

Uprawniony diagnosta będzie zobowiązany do niezwłocznego przekazania do ewidencji w postaci elektronicznej informacji o wydanych dokumentach (ww. świadectwie oraz o ww. zaświadczeniu). Natomiast przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w

zakresie stacji kontroli pojazdów, który zatrudnia uprawnionego diagnostę realizującego procedurę krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, został zobowiązany do prowadzenie rejestru dokumentów wydanych przez zatrudnionych u niego diagnostów realizujących nową procedurę. W przypadku, gdy przedsiębiorca zrezygnuje z realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem przez zatrudnionych przez niego uprawnionych diagnostów, przedsiębiorca ten ma obowiązek przekazania dotychczasowego rejestru Dyrektorowi TDT wraz z dokumentacją.

Art. 68m powierza Dyrektorowi TDT sprawowanie nadzoru nad przeprowadzaniem procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem przez uprawnionego diagnostę. W ramach wykonywanego nadzoru Dyrektor TDT przeprowadzi kontrole mające na celu weryfikację prawidłowości przeprowadzenia ww. procedury, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji czy też zgodności z wymaganiami co do kwalifikacji osób wykonujących ww. procedurę.

W ramach kontroli Dyrektor TDT będzie miał prawo do wstępu do stacji kontroli pojazdów, gdzie przeprowadzona została procedura oraz dostępu do dokumentów uprawnionych diagnostów oraz dokumentów i informacji dotyczących przeprowadzanych procedur. Z przeprowadzonej kontroli sporządzany będzie protokół. Wprowadzono trzy przesłanki dla wydania przez Dyrektora TDT decyzji o cofnięciu dotyczące:

- 1) sposobu wykonania procedury;
- 2) wymagań stawianych diagnoście;
- 3) wymagań stawianych przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów.

Dyrektor TDT będzie przekazywał w postaci elektronicznej do ewidencji informacje o cofnięciu świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, niezwłocznie po wydaniu takiej decyzji.

Art. 68n określa wysokość opłat pobieranych w ramach procedury – opłata będzie stanowiła udział procentowy przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1631, z późn. zm.), które za czwarty kwartał 2025 r. wynosiło 9197,79 zł:

– przez uprawnionych diagnostów:

- za sprawdzenie kompletności dokumentów przedłożonych do wniosku oraz ich weryfikację – 9,8% tego wynagrodzenia tj. ok. 900 zł,
 - za przeprowadzenie badania spełnienia wymogów krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – 3,3% tego wynagrodzenia tj. ok. 300 zł;
 - za wydanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – 3,3% tego wynagrodzenia tj. ok. 300 zł;
- przez Dyrektora TDT za rozpatrzenie skargi właściciela pojazdu na zaświadczenie uprawnionego diagnosty o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – 8,7% tego wynagrodzenia, tj. ok. 800 zł;
- przez służbę techniczną w zależności od zakresu badania:
- za przeprowadzenie badania w zakresie emisji zanieczyszczeń – do 195% tego wynagrodzenia tj. do ok. 18 000 zł;
 - za przeprowadzenie badania w pozostałym zakresie wynikającym z protokołu uprawnionego diagnosty – 54% tego wynagrodzenia tj. do ok. 5 000 zł.

W przypadku służb technicznych przeprowadzających badania homologacyjne na wniosek producentów pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części opłaty za te badania nie są uregulowane przepisami, ale mają charakter rynkowy. W przypadku procedury realizowanej przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów większość wniosków będzie składana przez właścicieli pojazdów będących osobami fizycznymi, zatem postanowiono określić na poziomie ustawy maksymalną stawkę opłaty za badania służby realizowane w ramach tej procedury, uzależniając również wysokość opłaty w danej sprawie od zakresu badania.

Projekt ustawy w **art. 8 i art. 9** przewiduje dodatkowe przepisy epizodyczne i jednocześnie wprowadzające odstępstwa od przepisów dotyczących docelowych obowiązkowych szkoleń i egzaminów dla uprawnionych diagnostów:

- diagnosta, który uzyskał uprawnienie do wykonywania badań technicznych przed dniem wejścia w życie ustawy, a który zamierza uzyskać zaświadczenie kwalifikacyjne Dyrektora TDT, jest obowiązany ukończyć ww. szkolenie i zdać egzamin kwalifikacyjny,

- w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy za równoznaczne z ukończeniem ww. szkolenia i zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego, uważa się odbycie jednodniowego szkolenia w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, przeprowadzonego przez Dyrektora TDT albo jedną z jednostek upoważnionych przez Dyrektora TDT do prowadzenia szkolenia.

Za uczestnictwo w szkoleniu będzie pobierana opłata stanowiąca przychód danego podmiotu uprawnionego do realizacji szkolenia. Uczestnictwo w szkoleniu będzie potwierdzane wydaniem zaświadczenia przez dany podmiot uprawniony do realizacji szkolenia.

W ramach szkoleń uprawniony diagnosta zdobędzie niezbędną wiedzę do prawidłowego prowadzenia procedury uzyskiwania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Art. 68o doprecyzowuje procedurę uznawania przez Dyrektora TDT krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu poprzez wprowadzenie procedury dla pojazdów zarejestrowanych w innym kraju UE objętych takim krajowym dopuszczeniem – w celu rejestracji pojazdu w Polsce właściciel tego pojazdu będzie zobowiązany zwrócić się do Dyrektora TDT z wnioskiem o uznanie wydanego dla niego przez inne państwo krajowego dopuszczenia indywidualnego – celem weryfikacji przez TDT spełnienia przez ten pojazd obowiązujących w Polsce przepisów o charakterze technicznym dotyczących takiego dopuszczenia. Wymóg uzyskania decyzji Dyrektora TDT o uznaniu będzie dotyczył pojazdów zarejestrowanych nie dłużej niż 2 lata przed złożeniem wniosku o jego pierwszą rejestrację na terytorium Polski oraz objętych świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanym zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 1 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 albo art. 45 rozporządzenia 2018/858.

Należy zauważyć, że art. 46 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 jednoznacznie wskazuje, iż krajowe dopuszczenie indywidualne pojazdu obowiązuje jedynie na terytorium państwa, którego właściwy organ wydał taki dokument. Przepisy obowiązujące na gruncie UE nie odnoszą się do tego, czy uznanie takiego krajowego dopuszczenia dotyczy pojazdów nowych czy też używanych (uprzednio zarejestrowanych), dlatego konieczne jest stworzenie procedury, która pozwoli na porównanie wymogów wskazanych w dopuszczeniu z innego państwa z przepisami krajowymi celem dopuszczenia pojazdu bezpiecznego i spełniającego polskie warunki techniczne. W przedmiotowej sprawie należy bowiem mieć na wzglę-

dzie, iż wymogi techniczne obowiązujące w ramach takiego dopuszczenia mogą się różnić w poszczególnych państwach, ze względu na krajowy charakter tej procedury.

Dodatkowo w przypadku braku uzyskania pozytywnej decyzji Dyrektora TDT w sprawie uznania albo pojazdów zarejestrowanych w UE dłużej niż 2 lata przed złożeniem wniosku o jego pierwszą rejestrację na terytorium RP, pojazdy te będą podlegały procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem przeprowadzanej przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów. I tak:

Art. 68o ust. 1–3 reguluje, analogicznie jak obecne przepisy ustawy homologacyjnej, zasady uznawania przez Dyrektora TDT świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego dla nowego pojazdu zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 1 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 albo art. 45 rozporządzenia 2018/858 przez inny organ państwa członkowskiego UE, w tym podmioty składające wniosek, wykaz dokumentów do wniosku.

Art. 68o ust. 4–5 nadaje Dyrektorowi TDT, posiadane już w obecnych przepisach, uprawnienie do współpracy z organami innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w sprawie wzajemnego udostępnienia dodatkowych informacji o wydanym świadectwie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu

W art. 68o ust. 6 wskazuje obowiązek wydania przez Dyrektora TDT na wniosek producenta, przedstawiciela producenta, importera lub właściciela pojazdu, dokumentu wskazującego przepisy techniczne, na podstawie których wydał on świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, w przypadku pojazdu, który ma być sprzedany, zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Art. 68o ust. 7 reguluje kwestię zarejestrowanego na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej pojazdu objętego świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanym na ten pojazd przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który ma zostać zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, poprzez nałożenie na Dyrektora TDT obowiązującego również już obecnie, zadania dot. uznania. W przepisie tym wskazane zostały również przesłanki, jakie pojazd musi spełnić by takie uznanie uzyskać.

Art. 68o ust. 8 wskazuje formę, jaka wszczyna procedowanie przez Dyrektora TDT sprawy uznania, tj. wniosek właściciela pojazdu.

Art. 68o ust. 9 określa dokumenty jakie należy dołączyć do wniosku.

Art. 68o ust. 10 przewiduje wydanie przez Dyrektora TDT odmowy uznania świadectw wymienionych w ust. 1 albo ust. 7 w sytuacji, w której pojazd nie spełnia odpowiednich warunków lub wymagań technicznych, które są równoważne warunkom lub wymaganiom obowiązującym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 68p reguluje kwestie wydawania duplikatów dokumentów homologacyjnych (jak obecne przepisy ustawy homologacyjnej).

Art. 68q odnosi się do obowiązku wystawiania oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu – w stosunku do obecnych przepisów ustawy homologacyjnej nowa regulacja nie przewiduje, aby właściciel pojazdu był zobowiązany do wystawiania tego rodzaju dokumentów.

Projekt jednocześnie wprowadza nowy przepis w art. 68q ust. 2, w którym w przypadku pojazdu, dla którego właściciela zostało wydane świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, oświadczenie może zostać wystawione przez służbę techniczną przeprowadzającą badania na potrzeby tej procedury – na wniosek właściciela tego pojazdu. Taki przepis umożliwi służbie technicznej przygotowanie ww. oświadczenia dla pojazdu, zwalniając z tego obowiązku właściciela pojazdu, który może nie posiadać wiedzy technicznej dotyczącej sposobu wypełnienia takiego dokumentu.

Art. 68r analogicznie jak obecne przepisy ustawy homologacyjnej zawiera delegację i wytyczne dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu, wzory dokumentów, czynności poszczególnych podmiotów realizowane w tej procedurze – uzupełniając delegację w tym zakresie o uprawnionego diagnostę oraz o delegację w zakresie ustanowienia programu szkolenia diagnostów, sposobu przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego, a także wzorów dokumentów związanych z uzyskaniem zaświadczenia kwalifikacyjnego i uprawnienia dla przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów.

Nowy „Rozdział 4b Nadzór rynku” – art. 68s do art. 68zzb – projekt ustawy wprowadza do ustawy homologacyjnej narzędzia niezbędne do realizacji przez Dyrektora TDT zadań organu nadzoru rynku.

Działania organu nadzoru rynku są oparte na uprawnieniach, które każde państwo członkowskie UE nadaje powołanym przez siebie organom na podstawie art. 6 i art. 8 rozporządzenia 2018/858, art. 5 i art. 7 rozporządzenia 167/2013 oraz art. 6 i art. 8 rozporządze-

nia 168/2013. Minimalny zakres uprawnień określony jest również w art. 14 ust. 4 rozporządzenia 2019/1020. Wszystkie organy nadzoru rynku państw członkowskich UE działają na podstawie ram określonych w rozporządzeniu 2019/1020, które jest rozporządzeniem horyzontalnym.

Art. 68s ust. 1 **przyznaje kompetencje Dyrektorowi TDT do podejmowania następujących czynności:**

- 1) realizacji czynności i zadań, o których mowa w art. 12, art. 14 ust. 4 i art. 22–24 rozporządzenia 2019/1020 oraz w rozdziale VII rozporządzenia 2019/1020;
- 2) wymagania od operatora platformy lub dostawcy usług społeczeństwa informacyjnego przedstawienia informacji niezbędnych do ustalenia własności stron internetowych w toku prowadzenia czynności wyjaśniających, kontroli, badań lub postępowań administracyjnych;
- 3) wymagania od operatora platformy lub dostawcy usług społeczeństwa informacyjnego podjęcia działań w ramach interfejsu online, w tym usunięcia z interfejsu online treści odnoszących się do pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części, wobec których stwierdzono niezgodność z wymaganiami technicznymi lub poważne ryzyko, zawieszenia konta podmiotu gospodarczego na platformie lub wyświetlenia wyraźnego ostrzeżenia dla użytkowników końcowych uzyskujących dostęp do oferty tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części;
- 4) zasięgania z urzędu niezbędnych opinii eksperckich, w tym w toku kontroli dokumentów, fizycznej lub laboratoryjnej kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części lub prowadzonych postępowań administracyjnych;
- 5) prowadzenia nieodpłatnych kampanii informacyjnych dla obywateli w mediach publicznych, komercyjnych i społecznościowych;
- 6) opracowania i prowadzenia wykazu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części niezgodnych z wymaganiami technicznymi lub stwarzających poważne ryzyko, który udostępnia na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego;
- 7) opracowania i prowadzenia wykazu akcji serwisowych, który udostępnia na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego;
- 8) pozyskiwania od podmiotu gospodarczego informacji o przeprowadzanej akcji serwisowej w formie powiadomienia, o którym mowa w art. 70 ust. 1 lub art. 71 ust. 1, w celu umieszczenia ich w systemie Safety Gate i systemie ICSMS oraz na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego;

- 9) przekazywania do ewidencji informacji o decyzji Dyrektora TDT w zakresie wycofania pojazdu z obrotu lub użytkowania;
- 10) kontroli dokumentów związanych z ładunkiem oraz kontroli fizycznej tego ładunku, przewożonego na drogach publicznych, w zakresie przestrzegania zgodności z aktami prawnymi, dla których jest organem nadzoru rynku zgodnie z art. 3 ust. 3, w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego przez funkcjonariusza Policji, inspektora Inspekcji Transportu Drogowego lub funkcjonariusza Służby Celno-Scarbowej – ten obszar kontroli jest wyłączony z ustawy – Prawo przedsiębiorców – art. 62 ust. 1 pkt 2 lit. b;
- 11) nieodpłatnego uzyskiwania od organów Krajowej Administracji Scarbowej określonych przepisami danych;
- 12) nieodpłatnego dostępu do ewidencji w celu poinformowania użytkowników pojazdów zarejestrowanych w Polsce o akcjach serwisowych;
- 13) udziału w badaniach wykonywanych przez laboratoria badawcze wykonujące badania na zlecenie Dyrektora TDT;
- 14) przeprowadzenia badań, o których mowa w art. 7 rozporządzenia 167/2013, art. 8 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 8 rozporządzenia 2018/858;
- 15) wymagania od podmiotu gospodarczego informowania użytkowników końcowych o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta zgodnie z art. 70 ust. 2 i art. 71 ust. 2 pkt 3;
- 16) wymagania od podmiotu gospodarczego informowania o postępie w realizacji akcji serwisowych co najmniej raz na kwartał;
- 17) wymagania przekazania tłumaczenia na język polski dokumentów albo ich części, mających stanowić dowód w sprawie niezbędny do weryfikacji zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z wymaganiami technicznymi, sporządzonych w języku obcym w toku prowadzenia czynności wyjaśniających, kontroli, badań lub postępowań administracyjnych.

Art. 68s ust. 2 przyznaje Dyrektorowi TDT oraz pracownikom lub osobom upoważnionym do realizacji zadań w jego imieniu **ochronę przewidzianą w art. 222 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) dla funkcjonariuszy publicznych**, co ma istotne znaczenie w szczególności w kontekście przeprowadzanych kontroli u podmiotów gospodarczych.

Art. 68s ust. 3 przewiduje możliwość zawierania z Dyrektorem TDT przez Policję i straż gminną (miejską) **porozumień dotyczących przekazania do użytkowania przyrządów do określania prędkości lub mocy pojazdów.**

Art. 68t **dotyczy przeprowadzania przez Dyrektora TDT oceny ryzyka stwarzanego przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część** zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku II rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/3173 z dnia 27 sierpnia 2024 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 w zakresie zasad dostępu do systemu wczesnego ostrzegania Safety Gate i jego działania, informacji, które mają być do niego wprowadzane, wymagań dotyczących zgłoszeń oraz kryteriów oceny poziomu ryzyka (Dz. Urz. UE L 3173 z 13.12.2024, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 91009 z 12.12.2025, str. 1). Ponadto poziom tego ryzyka określony jako „poważny” w załączniku II ww. rozporządzenia 2024/3173 traktuje się jako wysokie ryzyko w odniesieniu do podmiotu gospodarczego w rozumieniu przepisu art. 47 ust. 1 ustawy – Prawo przedsiębiorców.

Art. 68u **odnosi się z kolei do dokonywania okresowej analizy prawdopodobieństwa naruszenia przepisów, o której mowa w art. 47 ust. 1 ustawy – Prawo przedsiębiorców**, przypisując podmioty gospodarcze do kategorii ryzyka na potrzeby planowania i prowadzenia działań kontrolnych.

Zmiany te zostały wypracowane we współpracy z Ministerstwem Rozwoju i Technologii (MRiT) w kontekście odpowiedniego stosowania ustawy – Prawo przedsiębiorców.

Proponowane brzmienie art. 68v **dotyczące korzystania przez Dyrektora TDT z danych osobowych** (zakres danych i wskazanie administratorów tych danych) w celu realizacji zadań z zakresu nadzoru rynku zostało wypracowane na podstawie stanowiska Prezesa UODO, z akceptacją Ministerstwa Cyfryzacji i Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Celem projektowanej zmiany jest doprecyzowanie zakresu danych osobowych, z których organ nadzoru rynku motoryzacyjnego może korzystać w ramach wykonywania ustawowych zadań, w szczególności w zakresie czynności wyjaśniających, czynności kontrolnych, monitorowania i nadzorowania rynku, prowadzenia akcji serwisowych oraz weryfikacji poprawności wnoszonych opłat na nadzór rynku motoryzacyjnego. Dotychczasowe przepisy nie wskazują wprost katalogu danych osobowych, które mogą być pozyskiwane od innych organów, służb i instytucji państwowych, co w praktyce prowadzi do niejednorodności interpretacyjnej oraz utrudnia sprawne wykonywanie zadań publicznych. Projektowana regulacja wprowadza jednoznaczny, zamknięty katalog danych, zapewniając zgodność z zasadą minimalizacji danych oraz przejrzystości

przetwarzania. Jednocześnie w projekcie zaproponowano rozszerzenie katalogu podmiotów współpracujących z organem nadzoru rynku o Prezesa Urzędu Rejestracji Produktów Leczniczych, Wyrobów Medycznych i Produktów Biobójczych (URPL), co wynika z praktycznej potrzeby współdziałania w obszarze pojazdów przystosowywanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, w których wykorzystywane są wyroby medyczne lub rozwiązania techniczne podlegające ocenie zgodności.

Art. 68w określa zasady współpracy Dyrektora TDT z operatorami platform i dostawcami usług społeczeństwa informacyjnego w kontekście realizacji przepisu art. 14 ust. 4 lit. k rozporządzenia 1020/2019 – są to działania związane m.in. z usuwaniem z interfejsu online treści ofert dotyczących pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części objętych decyzjami Dyrektora TDT, o których mowa w art. 68zj w powiązaniu z art. 68zk ust. 2 pkt 4. W sytuacji, w której podmiot gospodarczy nie zrealizuje decyzji Dyrektora TDT w zakresie usunięcia lub zablokowania dostępu do ofert dotyczących pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części, w art. 68zk ust. 6 i 8 **przewidziano możliwość wydania przez Dyrektora TDT decyzji nakazującej odpowiednio:**

- ust. 6 – operatorowi platformy usunięcie z interfejsu online treści odnoszących się do oferty pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, zawieszenie konta podmiotu gospodarczego na platformie lub wyświetlanie wyraźnego ostrzeżenia dla użytkowników końcowych uzyskujących dostęp do oferty tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części;
- ust. 8 – dostawcy usług społeczeństwa informacyjnego nieodpłatne ograniczenie podmiotowi gospodarczemu, dostępu do interfejsu online lub wyłączenie dostępu do interfejsu online – w sytuacji konieczności podjęcia natychmiastowego działania mającego na celu usunięcie poważnego ryzyka stwarzanego przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część objętego decyzją lub doprowadzenie ich do stanu zgodności z wymaganiami technicznymi.

Analogiczne rozwiązania są przewidziane w art. 52–54 ustawy z dnia 7 listopada 2025 r. o nadzorze nad ogólnym bezpieczeństwem produktów (Dz. U. poz. 1826).

Art. 68x określa zasady ujawniania informacji pozyskanych przez Dyrektora TDT w toku prowadzonych działań jako organ nadzoru rynku – zapis ten wynika z art. 14 ust. 4 lit. a rozporządzenia 2019/1020. Ponadto zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia 2019/1020 organy nadzoru rynku przestrzegają zasad poufności i tajemnicy służbowej i handlowej oraz chronią dane osobowe zgodnie z prawem unii i prawem krajowym. Z kolei

ustawa homologacyjna w art. 3 ust. 3 wskazuje na konieczność działania Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w rozporządzeniu 2019/1020.

Art. 68y określa zasady przeprowadzania przez Dyrektora TDT jako organ nadzoru rynku z urzędu kontroli zapowiadzianych oraz niezapowiadzianych, które mogą być przeprowadzane na podstawie m.in.:

- działań własnych Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku – działania te wynikać będą z rocznych planów kontroli opracowywanych na podstawie danych za poprzedni rok do końca I kwartału;
- informacji z zewnątrz, takich na przykład jak informacje otrzymywane z innych krajowe organów takich jak KAS, organizacji zrzeszających konsumentów czy też skarg użytkowników końcowych.

Dyrektor TDT wszczyna z urzędu kontrolę w związku z informacjami przekazanymi przez Komisję Europejską, inny organ nadzoru rynku, jednolity urząd łącznikowy, o którym mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2019/1020, lub organy celne państw członkowskich Unii Europejskiej.

Wszczęcie kontroli doraźnej może nastąpić w przypadku uzasadnionego podejrzenia naruszenia określonego przepisu czy też stwarzania zagrożenia dla bezpieczeństwa – jest to zgodne z art. 47 ust. 1 ustawy – Prawo przedsiębiorców. Istotna też jest analiza ryzyka związana z działalnością danego podmiotu gospodarczego oraz produktów przez niego wprowadzanych do obrotu.

W wyniku ustaleń z MRiT w projekcie ujęto przepis, iż do niezapowiadzanej kontroli, w zakresie nieuregulowanym projektem, stosuje się rozdział 5 ustawy – Prawo przedsiębiorców, z wyłączeniem jedynie art. 48 tej ustawy. W przypadku kontroli zapowiadzanej art. 48 będzie miał z kolei zastosowanie. Ponadto w przypadku kontroli przeprowadzanej przez inny organ Dyrektor TDT będzie mógł pobrać próbkę pojazdu albo przedmiotu wyposażenia lub części wraz z wymaganymi dokumentami jak świadectwo homologacji, świadectwo zgodności, instrukcja obsługi, przez co nie ma potrzeby wyłączenia art. 54 ustawy – Prawo przedsiębiorców. Czynności kontrolne związane z pobieraniem próbek mogą być jednak wykonywane przed upływem terminu 7 dni, od otrzymania zawiadomienia o wszczęciu kontroli.

Istotą niezapowiadzianych kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, które będzie wykonywał Dyrektor TDT jest to, by kontrolowany nie usunął z asortymentu na

czas kontroli tych produktów, które są niezgodne z wymaganiami technicznymi, tj. nie posiadają stosownych dokumentów homologacyjnych lub nie są zgodne z innymi przepisami technicznymi (czego przykładem mogą być hulajnogi elektryczne oraz inne urządzenia transportu osobistego) lub mogą stwarzać poważne ryzyko. Wartością nadrzędną jest bezpieczeństwo na drogach publicznych, a także ochrona życia i zdrowia użytkowników końcowych oraz ochrona środowiska. Przy projektowaniu przepisów, na podstawie których będzie działał Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku zwrócono szczególną uwagę by jego działania w zakresie kontroli nie były iluzoryczne, a także by nadzór rynku spełniał cele określone w art. 1 ust. 1 rozporządzenia 2019/1020 tj. *„Celem niniejszego rozporządzenia jest poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez wzmocnienie nadzoru rynku produktów objętych unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, o których mowa w art. 2, w celu zapewnienia, aby na rynku unijnym udostępniane były wyłącznie produkty spełniające wymagania zapewniające wysoki poziom ochrony interesów publicznych, takich jak zdrowie i bezpieczeństwo w ujęciu ogólnym, zdrowie i bezpieczeństwo w miejscu pracy, ochrona konsumentów, ochrona środowiska oraz bezpieczeństwa publicznego i każdego innego interesu publicznego chronionego tym prawodawstwem.”*

Ustawodawca chce uniknąć sytuacji, gdy przedsiębiorca podczas kontroli Dyrektora TDT działającego jako organ nadzoru rynku wykaże jedynie pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części, co do których nie ma wątpliwości, że spełniają wymagania techniczne i nie stwarzają poważnego ryzyka, natomiast po kontroli ponownie będzie mógł udostępniać te produkty co do których istnieją wątpliwości co do ich jakości, spełniania wymagań technicznych czy stwarzania poważnego ryzyka.

Art. 68z określa sposób prowadzenia przez Dyrektora TDT z urzędu czynności wyjaśniających w sprawie niezgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części z wymaganiami technicznymi lub mogących stwarzać poważne ryzyko. Dyrektor TDT kieruje wystąpienia do podmiotów gospodarczych celem pozyskania informacji niezbędnych w realizacji spraw z zakresu nadzoru rynku, w zakresie określonym w art. 14 ust. 4 lit. a-c rozporządzenia 2019/1020. Wystąpienie Dyrektora TDT powinno zawierać wskazanie:

- 1) zakresu informacji;
- 2) celu żądania;
- 3) terminu udzielenia informacji.

W ramach czynności wyjaśniających na podstawie otrzymanych informacji Dyrektor TDT przeprowadza analizę ryzyka, a wynik czynności wyjaśniających ma formę raportu, który może być podstawą np. do wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie niezgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z wymaganiami technicznymi lub stwarzania poważnego ryzyka.

Art. 68za określa uprawnienia, jakie ma w toku kontroli Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku w zakresie objętym kontrolą. Jest to prawo m.in. do:

- wstępu na teren nieruchomości, obiektu, lokalu lub ich części oraz środków transportu kontrolowanego;
- dokonywania oględzin terenu nieruchomości, obiektu, lokalu lub ich części, pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, środków transportu i innych rzeczy związanych z przedmiotem kontroli;
- żądania przedstawienia odpowiednich dokumentów, specyfikacji technicznych, danych lub informacji pod kątem oceny zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z wymaganiami technicznymi lub stwarzania ryzyka jak również innych aspektów technicznych pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części;
- żądania od posiadacza pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przedstawienia informacji niezbędnych do ustalenia własności stron internetowych, jeżeli te informacje dotyczą pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części będących przedmiotem kontroli;
- legitymowania osób w celu stwierdzenia ich tożsamości;
- żądania udzielenia, w wyznaczonym terminie, pisemnych i ustnych wyjaśnień;
- przesłuchiwania osoby w charakterze strony lub świadka;
- zasięgnięcia z urzędu opinii eksperckich;
- zabezpieczania dowodów, pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części;
- pobierania nieodpłatnie próbek pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części do kontroli lub badań.

Czynności kontrolne mogą być utrwalane przy pomocy urządzeń rejestrujących obraz lub dźwięk, po uprzednim poinformowaniu podmiotu kontrolowanego. Zastosowanie ma art.

50 ust. 1 ustawy – Prawo przedsiębiorców – czynności kontrolne wykonuje się w obecności podmiotu kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej, a w przypadku ich nieobecności – osób wskazanych w art. 50 ust. 5.

Jednocześnie zgodnie z propozycją MSZ doprecyzowano okres przez jaki przechowywane będą ww. nagrania – przez 5 lat od zakończenia kontroli – w kontekście zgodności z art. 5 ust. 1 lit. f rozporządzenia 2016/679.

Przepis precyzuje również miejsca przeprowadzania kontroli:

- kontrola dokumentów lub kontrola fizyczna pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części – siedziba lub miejsce prowadzenia działalności podmiotu, u którego przeprowadzana jest kontrola lub siedziba Transportowego Dozoru Technicznego;
- kontrola laboratoryjna pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części - siedziba lub miejsce prowadzenia działalności podmiotu, u którego przeprowadzana jest kontrola, laboratorium badawcze opisane w art. 68zi lub siedziba Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 68zb wskazuje, iż w imieniu Dyrektora TDT czynności kontrolne wykonują pracownicy TDT lub osoby upoważnione przez Dyrektora TDT do kontroli w jego imieniu na podstawie upoważnienia do przeprowadzania kontroli. W kontroli może uczestniczyć upoważniony przedstawiciel właściwego organu nadzoru rynku państwa członkowskiego UE.

Podstawą kontroli jest upoważnienie do przeprowadzenia kontroli lub do udziału w kontroli ustawa wskazuje zakres danych, jakie powinny być zawarte w takim upoważnieniu.

Kontrolujący podlegają przepisom bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązującym w miejscu przeprowadzania kontroli. Nie mogą być przeszukiwani w oparciu o regulaminy wewnętrzne obowiązujące w miejscu przeprowadzania kontroli.

Art. 68zc reguluje kwestie przeprowadzania kontroli od strony formalnej – konieczność sporządzenia protokołu kontroli i zasady jego wystawienia, w tym informacje konieczne do ujęcia w protokole, procedurę złożenia zastrzeżeń do protokołu przez podmiot gospodarczy oraz posiadacza pojazdu czy też przedmiotu wyposażenia lub części niebędącego użytkownikiem końcowym, u którego jest przeprowadzana kontrola np. sklep.

W protokole kontroli w celu zapewnienia zgodności z art. 49 ust. 7 pkt 5 ustawy – Prawo przedsiębiorców, po ustaleniach z MRiT, poza wskazaniem miejsca kontroli konieczne będzie również określenie zakresu podmiotowego kontroli. Ponadto należy wskazać rodzaj kontroli: dokumentacji, fizyczna lub laboratoryjna; formę kontroli: na miejscu, zdalna

lub zdalna pod ukrytą tożsamością; zakres kontroli czyli jakie wymagania techniczne będą weryfikowane.

Podpisany przez kontrolującego protokół kontroli doręcza się podmiotowi gospodarczemu z załącznikami, bez załączników posiadaczowi pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części niebędącego użytkownikiem końcowym, u którego była kontrola, lub osobie przez niego upoważnionej – nie jest potrzebne doręczanie temu podmiotowi załączników, gdyż w przypadku negatywnego wyniku kontroli nie jest wszczynane wobec niego postępowania administracyjne, w przeciwieństwie do podmiotu gospodarczego jak np. producenta pojazdu, wobec którego może nastąpić sytuacja wszczęcia postępowania.

Art. 68zd **przewiduje możliwość zwrócenia się przez Dyrektora TDT do właściwego komendanta Policji o udzielenie pomocy**, jeżeli istnieje uzasadnione przypuszczenie, że w toku kontroli Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku natrafi na opór, który utrudni lub uniemożliwi mu wykonywanie kontroli. Analogiczne rozwiązania są zaproponowane w projekcie MRiT – UC45, czy też w aktualnie obowiązującym art. 19 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2026 r. poz. 656).

Art. 68ze **dotyczy badań pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeprowadzanych w ramach kontroli laboratoryjnej przez Dyrektora TDT jako organ nadzoru rynku lub laboratorium wskazanemu w art. 68zi na podstawie zlecenia Dyrektora TDT.**

Badania są przeprowadzane pod kątem spełniania wymagań technicznych lub niestwarzania poważnego ryzyka. W celu poddania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części badaniom w ramach kontroli laboratoryjnej, Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku pobiera nieodpłatnie pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części w liczbie niezbędnej do przeprowadzenia badań – w zależności od przedmiotu badania oraz wymagań technicznych. W przypadku produktów oferowanych na odległość, Dyrektor TDT może dokonać ich zakupu, również w liczbie niezbędnej do przeprowadzenia badań, w tym pod ukrytą tożsamością (art. 68zg).

Należy zauważyć, że celem projektowanego przepisu w zakresie nadzoru rynku jest zapewnienie, aby działania i środki podejmowane przez organ nadzoru rynku gwarantowały, aby pojazdy, przedmioty wyposażenia oraz części wprowadzane do obrotu spełniały wymogi określone w odpowiednim unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym oraz nie zagrażały zdrowiu, bezpieczeństwu, środowisku ani żadnemu innemu aspektowi ochrony interesu publicznego, w szczególności takiemu jak bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nieodpłatne pobranie próbek do badań przez organ nadzoru rynku jest

działaniem wykonywanym na podstawie i w celu realizacji tych przepisów. Działanie to opiera się na następujących zasadach:

1. podstawa w prawie unijnym. Uprawnienie organu nadzoru rynku do pobierania próbek (często bezpłatnie) wynika bezpośrednio z unijnych aktów prawnych, takich jak rozporządzenie 2019/1020 w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów. Zgodnie z jego przepisami, organy nadzoru rynku muszą mieć możliwość wejścia do obiektów i pobrania próbek produktów w celu weryfikacji ich zgodności z wymaganiami.
2. ochrona interesu publicznego. Takie działanie jest uznawane za proporcjonalny środek służący ochronie zdrowia, bezpieczeństwu użytkowników końcowych oraz środowiska, co jest zgodne z celami TFUE (m.in. art. 36 TFUE, które pozwala na ograniczenia swobodnego przepływu towarów uzasadnione ochroną zdrowia i bezpieczeństwa).
3. charakter nieodpłatny. Choć pobranie jest nieodpłatne, projektowany przepis przewiduje mechanizmy ochronne dla podmiotów gospodarczych w postaci zwrotu próbki, niezależnie od tego czy badania wykażą niezgodności.
4. z uwagi na szczególne zagrożenia i konsekwencje dla użytkowników końcowych, jak i postronnych, dostęp do rynku pojazdów silnikowych jest regulowany zarówno na poziomie UE, jak i krajowym poprzez postawione w rozporządzeniach 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858 wymagania podmiotom gospodarczym dotyczące obowiązku spełnienia określonych procedur homologacyjnych potwierdzających zgodność wprowadzanych na rynek pojazdów, przedmiotów wyposażenia oraz części. Wskazane wyżej przepisy UE nie zabraniają zastosowania rozwiązania w zakresie nieodpłatnego pozyskiwania próbek do badań przez organy nadzoru rynku.
5. proponowane rozwiązanie tożsame jest z rozwiązaniem zawartym w art. 72 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzorze rynku (Dz. U. 2025 r. poz. 568) i stosowanym od wielu lat przez organy nadzoru rynku, o których mowa w art. 58 tej ustawy. Takie rozwiązania znajdują się także w ww. ustawie o Inspekcji handlowej (art. 16 ust. 1 pkt 10), w art. 76 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o bezpieczeństwie żywności i żywienia (Dz. U. z 2025 r. poz. 1424) czy też w ww. ustawie o nadzorze nad ogólnym bezpieczeństwem produktów w art. 25 lub art. 31. Rozwiązanie takie utrzymano także w obecnie procedowanym przez MRiT projekcie UC45.

6. liczba pobieranych próbek do badań, jak i liczba próbek kontrolnych wynika wprost z przepisów określających wymagania techniczne, w tym rodzaj i zakres badań (regulaminy ONZ, rozporządzenia i dyrektywy UE). Zauważyć należy także, iż minimalna próbka pojazdów do badań określona została w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858.

Art. 8 ust. 1 oraz art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 posługują się pojęciem „statystycznie istotnych próbek” w kontekście badań laboratoryjnych i drogowych prowadzonych przez organy nadzoru rynku. Sformułowanie to nie jest terminem statystycznym w sensie naukowym – nie odnosi się do poziomu istotności α , mocy testu, wartości p ani planów pobierania próbek. W prawie UE brak jest definicji legalnej tego pojęcia. Celem przepisu jest zapewnienie, aby badania prowadzone przez organ były wiarygodne, odtwarzalne i zgodne z metodami homologacyjnymi, a nie wprowadzenie obowiązku stosowania metod statystycznych. W praktyce, w kontekście rozporządzenia 2018/858, pojęcie to należy rozumieć jako liczbę próbek odpowiednią i wystarczającą do przeprowadzenia badania zgodnie z metodą przewidzianą w odpowiednim regulaminie EKG ONZ lub rozporządzeniu UE, tak aby wynik badania był miarodajny i odtwarzalny. Oznacza to, że:

- liczba próbek nie wynika z analizy statystycznej populacji,
- liczba próbek wynika z wymogów technicznych właściwego regulaminu,
- próbka jest „statystycznie istotna”, jeśli umożliwia wykonanie badania homologacyjnego zgodnie z jego metodyką.

Regulaminy EKG ONZ oraz rozporządzenia wykonawcze UE precyzyjnie określają liczbę próbek wymaganą do przeprowadzenia danego badania, np.:

- dla wielu badań wystarcza 1 pojazd (WLTP, RDE, oświetlenie, układy elektroniczne),
- dla niektórych komponentów wymagane są 2–3 sztuki (pasy bezpieczeństwa, elementy konstrukcyjne, badania destrukcyjne),
- dla testów trwałości lub emisji – 1 pojazd w pełnym cyklu badawczym.

W konsekwencji: „Statystycznie istotna próbka” oznacza taką liczbę próbek, jaką przewiduje regulamin techniczny dla danego badania. Nie ma potrzeby ani podstawy prawnej, aby organ stosował dodatkowe metody statystyczne lub pobierał większą liczbę próbek niż wymagana przez regulamin. Celem przepisu jest zatem:

- zapewnienie, że organ nie opiera się na próbkach przypadkowych lub niewystarczających,
- wskazanie, że próbka musi być adekwatna do metody badawczej,
- potwierdzenie, że organ stosuje te same metody badawcze, które obowiązują przy homologacji typu.

Wersja angielska („statistically relevant samples”) potwierdza, że chodzi o próbki odpowiednie, a nie „statystycznie istotne” w sensie naukowym.

Z badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części sporządza się sprawozdanie.

Koszty badań w ramach kontroli laboratoryjnej ponosi Dyrektor TDT z opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego (art. 68zu ust. 1). Do kosztów badań zalicza się koszty badań, koszty transportu do laboratorium, przechowywania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części objętego badaniami.

Wraz z pobraniem pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, jeżeli będzie to możliwe, Dyrektor TDT pobiera i zabezpiecza dodatkowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub części jako próbkę kontrolną, a podmiot gospodarczy jest zobowiązany przechowywać próbkę kontrolną w warunkach uniemożliwiających zmianę jakości lub cech charakterystycznych, do czasu jej zwolnienia przez organ nadzoru rynku prowadzący kontrolę – podobne rozwiązanie są w art. 28 ust. 1 i 2 ustawy o Inspekcji Handlowej, czy też 72 ust. 4 ustawy o systemach oceny zgodności i nadzorze rynku.

Gdy wynik badania jest niejednoznaczny przeprowadza się z urzędu badanie próbki kontrolnej w ramach kontroli laboratoryjnej przed zakończeniem kontroli i wydaniem protokołu, albo na wniosek podmiotu gospodarczego po otrzymaniu przez niego protokołu kontroli. Z badania próbki kontrolnej również sporządza się sprawozdanie.

Koszty badania takiej próbki kontrolnej ponosi Dyrektor TDT z opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego, jeżeli badanie było wykonane z urzędu, albo podmiot gospodarczy, na wniosek którego badanie było przeprowadzone – w tym przypadku Dyrektor TDT wydaje decyzję określając wysokość i termin uiszczenia kosztów.

Art. 68zf określa warunki przeprowadzenia kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części oferowanych do sprzedaży na odległość lub wykonywanie poszczególnych czynności kontrolnych w sposób zdalny za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366, z późn. zm.) np. Poczta Polska, Inpost, DPD, lub za pomocą środków komu-

nikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz.U. z 2024 r. poz. 1513), np. Allegro, Otomoto, Olx.

Zgoda podmiotu gospodarczego lub posiadacza pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, niebędącego użytkownikiem końcowym, o której mowa w art. 51 ust. 3a ustawy – Prawo przedsiębiorców, nie jest wymagana w przypadku, gdy kontrola jest prowadzona zgodnie z przepisami art. 68zf. Takie rozwiązanie jest zawarte przykładowo w art. 30 ust. 2 ustawy o nadzorze nad ogólnym bezpieczeństwem produktów.

Upoważnienie do przeprowadzenia kontroli w sposób zdalny oraz legitymacja służbowa są okazywane kontrolowanemu przed podjęciem czynności kontrolnych. Jednakże w przypadku gdy co najmniej dwie próby nawiązania kontaktu z kontrolowanym za pomocą środków komunikacji elektronicznej okażą się nieskuteczne albo z innych powodów nie ma możliwości wypełnienia ww. obowiązku w zakresie okazania legitymacji i upoważnienia, za pomocą tych środków, upoważnienie do przeprowadzenia kontroli w sposób zdalny doręcza się za pośrednictwem operatora pocztowego wraz z informacją, że legitymacja zostanie okazana kontrolowanemu, na jego żądanie, w siedzibie Dyrektora TDT. Takie rozwiązanie jest zawarte przykładowo w art. 30 ust. 3 i 4 ustawy o nadzorze nad ogólnym bezpieczeństwem produktów.

Przepis przyznaje Dyrektorowi TDT uprawnienie do żądania od kontrolowanego, który oferuje pojazdy, przedmioty wyposażenia oraz części do sprzedaży na odległość, nieodpłatnego dostarczenia tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, w liczbie niezbędnej do przeprowadzenia kontroli fizycznej lub badań w ramach kontroli laboratoryjnej, w celu ustalenia czy pojazd, przedmiot wyposażenia oraz część są bezpieczne i zgodne z przepisami. Zatem Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku może dokonać również zakupu kontrolnego pojazdu, przedmiotu wyposażenia oraz części oferowanych do sprzedaży na odległość w liczbie niezbędnej do przeprowadzenia badań, analogicznie jak w przypadku art. 68ze. Przebieg kontroli prowadzonej w sposób zdalny jest utrwalany za pośrednictwem urządzenia rejestrującego obraz lub dźwięk w zależności od formy przeprowadzania czynności kontrolnych na odległość. Obraz lub dźwięk są rejestrowane w sposób umożliwiający identyfikację danych podmiotu, u którego jest przeprowadzana kontrola oraz nieodpłatnie dostarczanego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części. Utrwalony obraz lub dźwięk stanowią załącznik do protokołu kontroli.

Produkt pozyskany podczas kontroli prowadzonej w sposób zdalny jest poddawany oględzinom – jeżeli w wyniku oględzin Dyrektor TDT stwierdzi, że otrzymał pojazd, przed-

miot wyposażenia lub części zgodnie z żądaniem oraz stan tego produktu umożliwia poddanie go kontroli fizycznej lub laboratoryjnej – kwalifikuje go jako próbkę produktu.

Natomiast jeżeli w wyniku oględzin Dyrektor TDT stwierdzi, że stan pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części uniemożliwia poddanie go kontroli fizycznej lub laboratoryjnej, wtedy nie kwalifikuje go jako próbki produktu oraz kończy kontrolę.

Pobrana próbka kontrolna może być poddana kontroli fizycznej lub laboratoryjnej przeprowadzanej przez Dyrektora TDT lub zlecona przez Dyrektora TDT laboratorium wskazanemu w art. 68zi. Z badań tych jest sporządzane sprawozdanie.

Art. 68zg **przewiduje możliwość dokonania zakupu kontrolnego przez Dyrektora TDT** poprzez złożenie zamówienia za pośrednictwem operatora pocztowego lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej z adresu uniemożliwiającego ustalenie kontrolującego jako organu nadzoru rynku dokonującego zakupu, w liczbie niezbędnej do przeprowadzenia kontroli fizycznej lub kontroli laboratoryjnej. Przepis ten zapewnia Dyrektorowi TDT anonimowość za pomocą uprawnienia do posługiwania się przez kontrolującego innymi niż rzeczywiste danymi.

Zakup kontrolny jest uprawnieniem, jakie powinno być przyznane organowi nadzoru rynku, co wynika z zapisów art. 14 ust. 4 lit. j rozporządzenia 2019/1020. Mówi o tym też motyw 40 tego rozporządzenia: *„Organy nadzoru rynku powinny mieć możliwość kontroli zgodności produktów, które mają zostać udostępnione na rynku, z unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym oraz pozyskania dowodów niezgodności. Powinny zatem być uprawnione do pozyskiwania produktów, a jeżeli dowodów nie można uzyskać w inny sposób – do zakupu produktów pod ukrytą tożsamością.”*

Również w przypadku zakupu kontrolnego nie jest wymagana zgoda podmiotu gospodarczego lub posiadacza pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, niebędącego użytkownikiem końcowym, o której mowa w art. 51 ust. 3a ustawy – Prawo przedsiębiorców, w przypadku, gdy kontrola jest prowadzona zgodnie z przepisami art. 68zg. Kontrolę rozpoczyna dokonanie zakupu kontrolnego pod ukrytą tożsamością, a przed okazaniem podmiotowi gospodarczemu lub posiadaczowi pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części niebędącemu użytkownikiem końcowym upoważnienia do przeprowadzenia kontroli oraz legitymacji służbowej. W przypadku zwykłej kontroli, jeśli organ pobiera próbkę i ma jeszcze zostać przeprowadzone badanie, stosuje się przerwę w kontroli zgodnie z art. 56 ustawy – Prawo przedsiębiorców.

Art. 68zh **odnosi się do obowiązkowych regularnych badań laboratoryjnych wymaganych przez prawo UE** od krajowego organu nadzoru rynku, w tym Dyrektora TDT, zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 8 ust. 2 rozporządzenia 168/2013, art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858. Dyrektor TDT będzie pobierał nieodpłatnie pojazdy oraz przedmioty wyposażenia lub części do tych badań od podmiotów gospodarczych lub od posiadaczy pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części niebędącego użytkownikiem końcowym – w większości będą to głównie dilerzy w przypadku pojazdów oraz sklepy w przypadku części.

Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858 organy nadzoru rynku poszczególnych państw członkowskich przeprowadzają co roku co najmniej określoną minimalną liczbę badań pojazdów. Ta minimalna liczba badań dla każdego państwa członkowskiego wynosi jeden na każde 40 000 nowych pojazdów silnikowych zarejestrowanych w tym państwie członkowskim w roku poprzednim, ale nie mniej niż pięć badań. Każde badanie weryfikuje zgodność z mającymi zastosowanie aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II. Dodatkowo organy nadzoru rynku przeprowadzające więcej niż pięć badań rocznie przeprowadzą co najmniej 20% minimalnej liczby badań w formie badań związanych z emisją zanieczyszczeń porównywalnych z badaniami przeprowadzanymi w ramach homologacji typu, obejmujących wszystkie wymogi związane z emisją zanieczyszczeń mające zastosowanie do badanego typu ustanowione w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

Art. 68zi **określa wymagania dla laboratorium badawczego wykonującego badania pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części na zlecenie Dyrektora TDT**. Badania pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku przeprowadza w krajowym laboratorium badawczym lub laboratorium sieci UE.

Z kolei art. 68zo wskazuje kto może sporządzać opinie eksperckie w ramach zasięgnięcia przez Dyrektora TDT z urzędu niezbędnych opinii, w tym w toku kontroli dokumentów, fizycznej lub laboratoryjnej kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części lub prowadzonych postępowań administracyjnych. Zasady pozyskiwania opinii będą wynikać z zasad i trybu wydatkowania środków publicznych przez Dyrektora TDT – np. realizowane w ramach zamówień publicznych. Analogiczna sytuacja dotyczy współprac z laboratorium.

Art. 68zj **reguluje kwestie wszczęcia postępowania administracyjnego przez Dyrektora TDT z urzędu** – na podstawie negatywnych wyników przeprowadzonych czynności wyjaśniających lub kontroli pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części w

zakresie spełnienia wymagań technicznych lub stwarzania poważnego ryzyka. Postępowanie to kończy się wydaniem decyzji administracyjnej w sprawie stwierdzenia niezgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z wymaganiami technicznymi lub stwarzania przez nie poważnego ryzyka. Użytkownik końcowy nie jest stroną postępowania, a dowody w sprawie stanowią raport z czynności wyjaśniających, protokoły z kontroli, wraz z aktami kontroli, lub sprawozdanie z badań.

Kwestie procedur postępowania w przypadku braku zgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części oraz stwarzania przez nie ryzyka zostały określone w art. 41 i art. 42 rozporządzenia 167/2013, art. 46 i art. 47 rozporządzenia 168/2013, art. 51 i art. 52 rozporządzenia 2018/858.

Zgodnie z art. 68zk **Dyrektor TDT w drodze ww. decyzji nakazuje podmiotowi gospodarczemu w określonym terminie:**

- podanie do publicznej wiadomości informacji o pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części objętym obowiązkiem wycofania z rynku w sposób wskazany w decyzji np. w środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim lub w miejscu wprowadzenia do obrotu tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części objętych oraz:
- usunięcie niezgodności z wymaganiami technicznymi lub usunięcie ryzyka, a w przypadku gdy ich usunięcie nie jest możliwe, zakazuje udostępniania na rynku pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części,
- w przypadku gdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część zostały już udostępnione, nakazuje ich wycofanie z rynku lub użytku oraz nakazuje odkupienie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części od użytkowników końcowych albo wymianę na nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część.

Projekt przewiduje, że Dyrektor TDT w decyzji administracyjnej może:

- określić warunki na jakich pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, mogą być udostępniane na rynku np. dana część może być stosowana w jednym pojeździe, a w drugim już nie,
- nakazać umieszczenie na pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części ostrzeżeń o ryzyku jakie pojazd, przedmiot wyposażenia lub część mogą stwarzać,
- nakazać zniszczenie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, w przypadku, gdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część stwarzają po-

ważne ryzyko i nie da się tego ryzyka usunąć – w określonym terminie po odkupieniu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części od użytkownika końcowego albo wymianie na nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część zgodną z wymaganiami technicznymi – zniszczenie nastąpi po rozliczeniu się podmiotu gospodarczego z właścicielem pojazdu, aby nie doprowadzić do sytuacji, w której właściciel musi oddać pojazd do zniszczenia, a nie dostał rekompensaty z tego tytułu,

- nakazać usunięcie lub zablokowanie dostępu do ofert dotyczących pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części.

Wskazane środki stosuje się w zależności od rodzaju stwierdzonych niezgodności z wymaganiami technicznymi lub stopnia ryzyka stwarzanego przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, mając na celu w szczególności usunięcie istniejącego zagrożenia dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia, w tym zdrowia użytkowników pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, oraz środowiska, celem zachowania bezpieczeństwa użytkowników pojazdu oraz ruchu drogowego.

Zgodnie z przepisami wynikającymi z rozporządzeń UE 2019/1020 czy 2018/858 organ nadzoru rynku w pierwszej kolejności dąży do wyjaśnienia sprawy oraz umożliwiła pomiotowi podjęcie działań naprawczych w przypadku stwierdzenia niezgodności, dopiero w ostateczności podejmowane są działania związane z wycofaniem pojazdu z obrotu lub użytkowania, w tym z jego zniszczeniem.

Z uwagi na to, iż zgodnie z art. 14 ust. 11 pojazd, przedmiot wyposażenia lub część wycofane z rynku nie mogą być ponownie na rynku udostępnione, podmiot lub osoba posiadająca tytuł prawny do pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części objętego decyzją ma prawo żądać od podmiotu gospodarczego, który wprowadził do obrotu ten pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, odkupienia po cenie sprzedaży albo wymiany na nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część spełniające wymagania techniczne lub niestwarzające poważnego ryzyka. W przypadku braku realizacji żądania podmiot lub osoba posiadająca tytuł prawny powiadamia o tym Dyrektora TDT jako organ nadzoru rynku, który może np. rozszerzyć zakres decyzji, o której mowa w art. 68zj.

Jeżeli podmiot gospodarczy nie zrealizował obowiązku nałożonego na niego w drodze decyzji w zakresie usunięcia lub zablokowania dostępu do ofert dotyczących pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części, Dyrektor TDT może w drodze decyzji administracyjnej nakazać w określonym terminie:

- 1) operatorowi platformy:

- usunięcie z interfejsu online treści odnoszących się do oferty pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części,
- zawieszenie konta podmiotu gospodarczego na platformie lub
- wyświetlanie wyraźnego ostrzeżenia dla użytkowników końcowych uzyskujących dostęp do oferty tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części;

2) dostawcy usług społeczeństwa informacyjnego:

- nieodpłatne ograniczenie temu podmiotowi dostępu do interfejsu online lub
- wyłączenie dostępu do interfejsu online.

Decyzje podlegają natychmiastowemu wykonaniu, a podmioty są zobowiązane do powiadamiania Dyrektora TDT jako organ nadzoru rynku o wykonaniu decyzji w terminie 14 dni od upływu tego termin wskazanego w tej decyzji. Analogiczne rozwiązania w tym zakresie są przewidziane w art. 52-54 ustawy o nadzorze nad ogólnym bezpieczeństwem produktów.

Art. 68zk ust. 12 odnosi się do sytuacji, w której wydana została przez organ nadzoru rynku innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Komisję Europejską decyzja o wycofaniu z obrotu lub użytkowania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części – wówczas Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku z urzędu wszczyna postępowanie administracyjne w tej sprawie i wydaje decyzję administracyjną o wycofaniu z obrotu lub użytkowania takiego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części w Polsce – dotyczy to sytuacji określonych w art. 16 ust. 3 lit. c i art. 19 rozporządzenia 2019/1020.

Zgodnie z art. 68zl **Dyrektor TDT informuje za pomocą systemów ICSMS i Safety Gate o stwierdzeniu niezgodności z wymaganiami technicznymi lub stwarzaniu przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część ryzyka:**

- organ właściwy w sprawach homologacji, który przeprowadził ocenę zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części,
- Komisję Europejską,
- organy nadzoru rynku w państwach członkowskich UE w zakresie środków podjętych przez podmiot gospodarczy.

Przekazywanie przez Dyrektora TDT do ewidencji decyzji o wycofaniu z obrotu lub użytkowania pojazdu, będzie dokonywane za pomocą GovNet. Przepis ten wejdzie w

życie w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, zgodnie z ustaleniami z Centralnym Ośrodkiem Informatyki (COI).

Art. 16 rozporządzenia 2019/1020 wskazuje środki nadzoru rynku oraz w ust. 2 działania naprawcze, gdzie pierwszym krokiem jest doprowadzenie produktu do zgodności lub spowodowanie, by nie stwarzał on ryzyka. Zgodnie z art. 20 rozporządzenia 2019/1020 organy nadzoru rynku, które podejmują lub zamierzają podjąć skuteczne środki polegające na wyeliminowaniu ryzyka stwarzanego przez produkt, które wykraczają poza terytorium państwa członkowskiego na terenie, którego są ustanowione, informują o tych działaniach Komisję Europejską za pomocą systemu unijnego Safety Gate.

Art. 68zm wskazuje przypadki umorzenia przez Dyrektora TDT postępowania administracyjnego, o którym mowa w art. 68zj ust. 1:

- 1) stwierdzenie, że pojazd, przedmiot wyposażenia lub część są zgodne z wymaganiami technicznymi lub nie stwarzają poważnego ryzyka;
- 2) postępowanie z innych przyczyn stało się bezprzedmiotowe, przykładowo w trakcie prowadzonego postępowania i dobrej współpracy podmiotu gospodarczego z Dyrektorem TDT udało się usunąć niezgodność lub wyeliminować ryzyko.

Art. 68zn przewiduje, iż w przypadku wydania decyzji, o której mowa w art. 68zj ust. 1, w zakresie stwierdzenia, że pojazd, przedmiot wyposażenia lub część stwarzają poważne ryzyko oraz znajdują się w posiadaniu użytkowników końcowych – **Dyrektor TDT publikuje na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego informacje o możliwości zwrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części** do podmiotu gospodarczego, który wprowadził do obrotu ten pojazd, przedmiot wyposażenia lub część oraz informację o poważnych ryzykach dotyczących tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 15 rozporządzenia 2019/1020 stanowi, iż *państwa członkowskie mogą upoważnić swoje organy nadzoru rynku do odzyskiwania od właściwego podmiotu gospodarczego całości kosztów ich działań podejmowanych w związku z przypadkami niezgodności. Koszty te mogą obejmować koszty przeprowadzenia badania, koszty przechowywania i działań, jakie organy podjęły w związku z produktami uznanymi za niezgodne z wymaganiami i objętymi działaniem naprawczym przed dopuszczeniem ich do obrotu lub wprowadzeniem ich do obrotu.*

Art. 68zp **odnosi się do zwrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części** – pojazd, przedmiot wyposażenia lub części pobrane w ramach kontroli lub badań albo nabyte w ramach zakupu kontrolnego, podlegają zwrotowi po zakończeniu tych czynności, a jeśli

zostało wszczęte postępowanie administracyjne, po jego zakończeniu – jeżeli mogą być użytkowane zgodnie z przeznaczeniem. Podmiot gospodarczy lub posiadacz pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części niebędący użytkownikiem końcowym, od którego pobrano lub nabyto pojazd, jest zobowiązany do przyjęcia zwracanego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, a w przypadku zakupu kontrolnego, również do zwrotu zapłaty za zwracany produkt.

W przypadku zakwalifikowania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jako próbki, po zakończeniu kontroli lub badań, Dyrektor TDT w drodze postanowienia, rozstrzyga o obowiązku przyjęcia zwracanego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, a w przypadku zakupu kontrolnego również o obowiązku zwrotu w określonym terminie zapłaty za zwracany pojazd, przedmiot wyposażenia lub część. Z kolei w przypadku niezakwalifikowania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jako próbki, podlega ona niezwłocznemu zwrotowi i również wydawane jest postanowienie w zakresie określonym powyżej.

Zgodnie z art. 68zr w przypadku odmowy przyjęcia zwracanego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części **podlega on zniszczeniu** albo może być przedmiotem:

- 1) nieodpłatnego przekazania lub darowizny na rzecz jednostek sektora finansów publicznych lub państwowych osób prawnych, które nie są jednostkami sektora finansów publicznych;
- 2) darowizny na rzecz jednostek organizacyjnych, o których mowa w art. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 1043, 1160 i 1837 oraz z 2026 r. poz. 187 i 203), niebędących jednostkami sektora finansów publicznych, oraz fundacji lub organizacji pożytku publicznego, które prowadzą działalność charytatywną, opiekuńczą, kulturalną, leczniczą, oświatową, naukową, badawczo-rozwojową, wychowawczą, sportową lub turystyczną, z przeznaczeniem na realizację ich celów statutowych.

Takie samo rozwiązanie funkcjonuje w art. 38 ust. 5 ustawy o nadzorze nad ogólnym bezpieczeństwem produktów. Informacje o możliwości przekazania lub darowizny albo o przekazaniach lub darowiznach będą zamieszczane w Biuletynie Informacji Publicznej Transportowego Dozoru Technicznego.

Do przekazania lub darowizny zastosowanie będą miały przepisy wydane na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 373), tj. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 października 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu gospodarowania składnikami

rzeczowymi majątku ruchomego Skarbu Państwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 228), w zakresie wzoru wniosku czy też protokołu zdawczo-odbiorczego.

Art. 68zs odnosi się do nałożonego w drodze decyzji Dyrektora TDT obowiązku zniszczenia przez podmiot gospodarczy pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, które wprowadził do obrotu lub udostępnił na rynku. Przepis określa konkretne wymogi w odniesieniu do procedury zniszczenia, wskazując podmiot, który powinien tego dokonać, zasady przeprowadzania procesu zniszczenia.

Podmiot gospodarczy powinien poinformować Dyrektora TDT jako organ nadzoru rynku o wykonaniu decyzji w zakresie zniszczenia pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, w terminie 14 dni od dnia upływu terminu wskazanego w tej decyzji. W przypadku niewykonania tej decyzji, Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku ma prawo wstępu na teren nieruchomości, obiektu, lokalu lub ich części tego podmiotu gospodarczego celem odebrania mu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części objętego decyzją i dokonania ich zniszczenia na koszt tego podmiotu. Może również wystąpić z wnioskiem o pomoc Policji w trybie art. 68zd (art. 68zs ust. 10). Dyrektor TDT dokonuje zniszczenia tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części na koszt tego podmiotu, określając w drodze decyzji administracyjnej wysokość oraz termin uiszczenia opłaty stanowiącej równowartość kosztów zniszczenia oraz innych poniesionych przez Dyrektora TDT kosztów związanych z ich zniszczeniem, w tym kosztów transportu i przechowywania (art. 68zs ust. 11).

Art. 68zs ust. 11 nie został ujęty w przepisach o egzekucji w art. 68zzb, gdyż założeniem projektu jest, aby zniszczenia danego pojazdu dokonywał Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku mając doświadczenie w tym obszarze, a nie organ egzekucyjny – wojewoda. Stąd też uzupełnienie art. 68zr ust. 10 w zakresie dodatkowych uprawnień dla Dyrektora TDT.

Wzór protokołu ze zniszczenia pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części zostanie określony przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia.

Art. 68zt dotyczy publikacji na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego:

- 1) komunikatów i ostrzeżeń dotyczących pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, które są niezgodne z wymaganiami technicznymi lub stwarzają poważne ryzyko;

- 2) informacji o przeprowadzonych kontrolach i ich wynikach zawierających dane identyfikujące;
- 3) decyzji ze wskazaniem czy decyzja jest prawomocna, pomijając informacje stanowiące tajemnice podlegające ochronie na podstawie przepisów odrębnych.

Dyrektor TDT prowadzi wykazy: wykaz pojazdów, przedmiotów wyposażenia oraz części niezgodnych z wymaganiami technicznymi lub które stwarzają poważne ryzyko oraz wykaz akcji serwisowych. Przepisy wprowadzają zasady dokonywania i usuwania wpisu danych do wykazu, każdy wpis dotyczy jednego pojazdu, przedmiotu wyposażenia oraz części. Termin usunięcia wpisu nie wcześniej niż 3 miesiące od wykazania wykonania decyzji, o której mowa w art. 68zj ust. 1 lub art. 68zk ust. 13, albo 24 miesiące od dnia zaprzestania prowadzenia działalności gospodarczej wynika z ustaleń z UOKiK. Wykazy prowadzone są z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego.

W wykazie niezgodności wskazuje się środki naprawcze, jakie zastosowano w odniesieniu do pojazdu, przedmiotu wyposażenia oraz części niezgodnego z wymaganiami technicznymi lub stwarzającego poważne ryzyko, np. w zakresie decyzji, o której mowa w art. 68zk albo akcja serwisowa podjęta dobrowolnie przez podmiot gospodarczy i zaakceptowana przez organ nadzoru rynku.

W wykazie akcji są gromadzone dane zgodnie z systemem Safety Gate, z uwzględnieniem zakresu działania z art. 3 ustawy homologacyjnej, a więc również krajowe świadectwa, dopuszczenia indywidualne, a także rowery, wózki rowerowe, hulajnogi elektryczne i urządzenia transportu osobistego, które to pojazdy nie są objęte ani homologacją ani dopuszczeniem indywidualnym, dlatego w ich zakresie nie będzie podawany numer dokumentu. Kod serwisowy producenta to nr akcji przywoławczej producenta określony w systemie Safety Gates. Z kolei inne informacje umieszczane w wykazie mogą dotyczyć np. prawa zgłoszenia się producenta o zastępczy pojazd.

Art. 68zu reguluje **kwestie finansowania działania Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku** celem realizacji wytycznych z art. 32 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 2018/858: „Państwa członkowskie zapewniają, aby na pokrycie kosztów działań w zakresie nadzoru rynku przeznaczone były wystarczające zasoby (...).”

Wprowadzanie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów będzie podlegać opłacie określonej jako „opłata za nadzór rynku motoryzacyjnego”. Opłatę za nadzór rynku motoryzacyjnego będzie uiszczał:

1) producent pojazdu niekompletnego albo kompletnego wprowadzający do obrotu na terytorium RP ten pojazd, samodzielnie albo za pośrednictwem podmiotu gospodarczego;

2) podmiot gospodarczy wprowadzający do obrotu na terytorium RP pojazd niekompletny albo kompletny;

3) producent pojazdu wprowadzający do obrotu na terytorium RP pojazd, który został skompletowany na terytorium innego niż RP państwa

– dotyczy to pojazdów objętych jednym z dokumentów homologacyjnych albo dokumentów równoważnych homologacji;

4) podmiot gospodarczy wprowadzający do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazd objęty jednym z dokumentów równoważnych homologacji, jeżeli przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium RP pojazd ten był zarejestrowany w innym niż Rzeczypospolita Polska państwie.

Opłata będzie przeznaczona na finansowanie funkcjonowania i działania Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku w zakresie określonym w art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej.

Zaproponowana stawka opłaty będzie zróżnicowana w zależności od tego, czy producent pojazdu będzie miał siedzibę albo zakład produkcyjny na terytorium UE, czy też poza UE.

Stawka opłaty będzie wynosić:

- a) 0,05% ceny netto od każdego pojazdu wprowadzonego do obrotu na terytorium Polski w danym kwartale roku kalendarzowego, który został wyprodukowany przez:
 - producenta mającego siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich UE; albo
 - producenta nie posiadającego siedziby na terytorium jednego z państw członkowskich UE, ale posiadającego na terytorium takiego państwa co najmniej jeden zakład produkcyjny,
- b) 1% ceny netto od każdego pojazdu wprowadzonego do obrotu na terytorium RP w danym kwartale roku kalendarzowego, który został wyprodukowany przez:
 - producenta nieposiadającego siedziby i zakładu produkcyjnego na terytorium jednego z państw członkowskich UE;

- producenta wskazanego w art. 1 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/2754 z dnia 29 października 2024 r. nakładającego ostateczne cło wyrównawcze na przywóz nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz. Urz. UE L 2024/2754 z 29.10.2024).

Szczegółowe wyliczenia zawarte są w OSR.

Cena netto wprowadzonego do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu jest ustalana przez producenta lub podmioty gospodarcze, na podstawie faktury lub rachunku wystawionego w związku z pierwszą umową umożliwiającą użytkowanie albo dystrybucję tego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Opłata będzie wnoszona na rachunek Dyrektora TDT i będzie stanowić jego przychód. Podmioty gospodarcze, w tym producenci pojazdów, wprowadzający do obrotu pojazdy bez wezwania obliczają i uiszczają opłaty, na rachunek Dyrektora TDT za okresy kwartalne, w terminie do dwudziestego dnia roboczego miesiąca następującego po zakończeniu danego kwartału. Podmioty te będą zobowiązane, aby w drodze elektronicznej przez stronę podmiotową TDT przekazywać kwartalne informacje o wysokości obliczonych opłat zgodnie z wzorem opublikowanym na tej stronie. W przypadku pojazdów, wprowadzonych do obrotu za pośrednictwem platform internetowych e-commerce, operatorzy platform zostaną zobowiązani do składania Dyrektorowi TDT jako organowi nadzoru rynku, w drodze elektronicznej przez stronę podmiotową TDT, zbiorczej informacji o podmiotach zobowiązanych do zapłaty opłaty pozwalającej na ustalenie przez Dyrektora TDT wysokości należnej opłaty. Informacja powinna być składana w terminie do 20 dnia miesiąca następującego po zakończeniu danego kwartału roku kalendarzowego.

Art. 68zw **przyznaje Dyrektorowi TDT możliwość przeprowadzania kontroli u podmiotów gospodarczych, w tym producentów pojazdów oraz u operatorów platform**, w celu dokonania kontroli poprawności złożenia informacji oraz wyliczenia wysokości opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego. W przypadku stwierdzenia przez Dyrektora TDT nieprawidłowości w ramach kontroli, Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku wydaje decyzję administracyjną:

- 1) ustalającą prawidłową wysokość opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego oraz termin jej uiszczenia lub

2) nakazującą operatorowi platformy zawieszenie na platformie konta podmiotu, w przypadku gdy podmiot ten nie uiszczył opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego lub uiszczył ją w niewłaściwej wysokości.

Art. 68zx **określa zakres informacji, jakie są potrzebne Dyrektorowi TDT od Szefa KAS** na potrzeby dokonania kontroli poprawności złożenia informacji oraz wyliczenia wysokości opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego – przepis ten został wypracowany z MFiG i dotyczy informacji o importerach wprowadzających do obrotu pojazdy:

- 1) numer EORI importera;
- 2) opis towaru ze zgłoszenia celnego i jego ilość;
- 3) kod CN pojazdu;
- 4) wartość statystyczną pojazdu.

Art. 68zu projektu wprowadza opłatę za nadzór rynku motoryzacyjnego, której podlegać będzie wprowadzanie do obrotu w Polsce pojazdów przez podmioty gospodarcze, w tym producentów pojazdów. Założeniem praktycznego funkcjonowania tej opłaty jest jej samodzielne ustalanie i uiszczanie przez podmioty gospodarcze. Producenci pojazdów wprowadzający do obrotu pojazdy w Polsce bez wezwania obliczają i wpłacają opłaty, na rachunek Dyrektora TDT za okresy kwartalne, w terminie do dwudziestego dnia roboczego miesiąca następującego po zakończeniu danego kwartału.

Pozyskiwane dane na podstawie art. 68zx umożliwią weryfikację kompletności i poprawności informacji przekazywanych przez podmioty obowiązane do uiszczania opłaty oraz pozwolą na efektywne egzekwowanie obowiązków wynikających z ustawy. Brak skutecznego mechanizmu weryfikacji i identyfikacji podmiotów mogły spowodować lukę na poziomie nawet 40% lub 50%, co istotnie obniży wpływy z opłaty i będzie miało wpływ na zmniejszenie skuteczności działania Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku.

Proponowane rozwiązania zawarte w art. 68zx mają na celu minimalizację tej luki poprzez zapewnienie Dyrektorowi TDT dostępu do danych niezbędnych do identyfikacji podmiotów wprowadzających pojazdy do obrotu, weryfikacji prawidłowości przekazywanych informacji oraz skutecznego egzekwowania obowiązków związanych z opłatą za nadzór rynku motoryzacyjnego.

Art. 68zy **odnosi się do zestawienia pozyskiwanego przez Dyrektora TDT od ministra właściwego do spraw informatyzacji** na danych zawartych w ewidencji – zestawienie zarejestrowanych w Polsce pojazdów w danym kwartale, zawierające w szczególności dane i informacje obejmujące rodzaj, kategorię, producenta, markę, model, numer

świadczenia homologacji typu oraz datę pierwszej rejestracji w kraju każdego z pojazdów. Przepis wypracowany we współpracy z COI.

Art. 68zz **określa zasady postępowania Dyrektora TDT w odniesieniu do pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części objętych procedurą celną dopuszczenia do obrotu** poprzez odwołanie do przepisów art. 26–28 rozporządzenia 2019/1020.

Istotna jest również wymiana informacji pomiędzy Krajową Administracją Skarbową (KAS), która jest odpowiedzialna za dopuszczenie produktów na polski rynek w związku z rozdziałem VII rozporządzenia 2019/1020 – powiadomienie TDT przez organy celne o zawieszeniu dopuszczenia do obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części zgodnie z art. 26 ust. 2 rozporządzenia 2019/1020. Na podstawie powiadomienia przez KAS przez system Single Window, TDT po analizie dokumentów wydaje odpowiedni wniosek dla KAS – brak właściwości TDT, wniosek do KAS o dopuszczenie do obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, wniosek do KAS o zawieszenie dopuszczenia przy możliwych działaniach naprawczych, wniosek do KAS o zawieszenie dopuszczenia przy braku możliwych działań naprawczych – w tym przypadku TDT wprowadza informację do systemu ICSMS (system informacyjny i komunikacyjny do celów nadzoru rynku, o którym mowa w art. 34 ust. 1 rozporządzenia 2019/1020).

Art. 68zza określa jakie przepisy rozdziału 4b będą miały zastosowanie w ramach działań Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku **w odniesieniu do rowerów, wózków rowerowych, hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego**, a także do obowiązków podmiotów gospodarczych, które te pojazdy wprowadzają do obrotu w Polsce – podmioty te będą wyłączone z obowiązku uiszczenia opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego, jak również nie będą przekazywane do ewidencji decyzje Dyrektora TDT o wycofaniu z obrotu lub użytkowania, gdyż ww. pojazdy nie podlegają rejestracji.

Art. 68zzb obejmuje w jednym przepisie sytuacje, w których określone **koszty, kwoty stanowiące równowartość zwrotu zapłat za zwracany produkt i opłaty przewidziane w rozdziale 4b ustawy podlegają egzekucji, jak również przypadki zastosowania egzekucji niepieniężnej** – założeniem projektu jest, aby organem egzekucyjnym w egzekucji obowiązków o charakterze niepieniężnym był wojewoda tj. w odniesieniu do niewykonania przez określone podmioty decyzji Dyrektora TDT.

Art. 1 pkt 22 wprowadza:

1) zmianę wysokości opłat w art. 69 ust. 1 w ramach ewaluacji ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Szczegóły w tym zakresie są wskazane w OSR,

2) zmianę w art. 69 w ust. 4 pkt 2 ustawy homologacyjnej poprzez wskazanie, iż opłata za przeprowadzenie kontroli zgodności przez służbę techniczną upoważnioną do tej kontroli przez Dyrektora TDT jest uiszczana w wysokości i terminie określonym na fakturze wystawionej przez tę służbę, a nie jak brzmi obecny przepis – na rachunku wystawionym przez służbę. Proponowana zmiana jest wynikiem konsultacji brzmienia tego przepisu z Ministerstwem Finansów, które wskazało, iż wyłączenie z opodatkowania przewidziane w art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, z późn. zm.) ma zastosowanie jedynie do podmiotów publicznych wykonujących czynności o charakterze władczym, które związane są z realizacją zadań nałożonych na nie przepisami prawa, do których realizacji zostały one powołane (działanie w określonym reżimie publiczno-prawnym). Natomiast z przepisów prawa dotyczących homologacji pojazdów wynika, że kontrolę zgodności przeprowadzają służby techniczne niebędące organami władzy ani urzędami obsługującymi te organy w rozumieniu art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług. W konsekwencji świadczone przez nie usługi, w ocenie Ministerstwa Finansów, podlegają opodatkowaniu podatkiem VAT na ogólnych zasadach.

Art. 1 pkt 23 nadaje nowe brzmienie **rozdziału 6 – Akcje serwisowe**.

Propozycja zmian w ustawie homologacyjnej rozszerza zakres podmiotowy tych przepisów na podmioty gospodarcze (obecnie przepisy nakładają obowiązki na producentów pojazdów) zgodnie z przepisami art. 41 i rozdziału XII rozporządzenia 167/2013, art. 46 i rozdziału XII rozporządzenia 168/2013 oraz art. 51–52 i rozdziału XI rozporządzenia 2018/858.

Art. 70 dotyczy **zasad przeprowadzania akcji serwisowych** w odniesieniu do pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, dla których producent uzyskał świadectwo homologacji **typu UE** pojazdu, świadectwo homologacji typu UE albo świadectwo homologacji **typu ONZ**. Z kolei art. 71 dotyczy **zasad przeprowadzania akcji serwisowych** w odniesieniu do pojazdów, dla których producent uzyskał świadectwo **krajowej homologacji** typu pojazdu, tramwaju albo trolejbusu.

Ustawa określa podstawę dla podjęcia akcji serwisowej w Polsce, uwzględniając nie tylko informacje przekazane przez podmiot gospodarczy, ale również własne działania Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku.

Ustawa określa również zasady współpracy między Dyrektorem TDT jako organem nadzoru rynku a podmiotem gospodarczym w przypadku stwierdzenia przez ten podmiot gospodarczy we wprowadzonym do obrotu przez niego pojeździe, przedmiocie

wyposażenia lub części, ryzyka lub poważnego ryzyka dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska albo niezgodność z wymaganiami technicznymi.

Podmiot gospodarczy jest obowiązany do udostępniania użytkownikom końcowym informacji o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta w taki sposób, aby informacja ta była dostępna dla użytkownika końcowego na stronie podmiotowej podmiotu gospodarczego po wpisaniu numeru VIN pojazdu. Takie rozwiązania istnieją na stronach podmiotowych producentów Hyundai, Skoda, Volkswagen.

W celu skutecznej realizacji zasad ochrony danych (np. minimalizacji) i nadania przetwarzaniu danych niezbędnych zabezpieczeń projekt wprowadza obowiązek wdrożenia przez podmioty gospodarcze odpowiednich zabezpieczeń oraz mechanizmów ograniczających liczbę zapytań z jednego adresu IP albo innych równoważnych środków zapobiegających zautomatyzowanemu gromadzeniu danych.

Ponadto przewiduje się, że Dyrektor TDT jako organu nadzoru rynku na podstawie powiadomienia otrzymanego od podmiotu gospodarczego występuje do ewidencji o przekazanie aktualnych informacji dotyczących użytkowników końcowych pojazdów i zawiadamia ich o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta. Jednocześnie podmiot gospodarczy będzie uiszczał opłatę za powiadomienie przez Dyrektora TDT użytkowników końcowych – wysokość opłaty i termin jej uiszczenia będzie określony w decyzji Dyrektora TDT.

Zaproponowana wysokość opłaty za powiadomienie każdego użytkownika końcowego wynosi 0,22% wysokości przeciętnego wynagrodzenia, w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych od każdego powiadomienia.

W art. 70 w ust. 11 i art. 71 w ust. 10 w odniesieniu do ww. opłaty zawarto odesłanie do art. 68zzb ust. 1 i 2 w zakresie stosowania przepisów o egzekucji w administracji.

Dodatkowo zobowiązano Dyrektora TDT do usunięcia z systemów informatycznych danych o użytkownikach końcowych pojazdów, w odniesieniu do których została przeprowadzona akcja serwisowa, w terminie do końca pierwszego kwartału następnego roku, w celu zachowania zasady ograniczenia przechowywania, określonej w art. 5 ust. 1 lit. e RODO, która stanowi, że dane osobowe muszą być „przechowywane w formie

umożliwiającej identyfikację osoby, której dane dotyczą, przez okres nie dłuższy, niż jest to niezbędne do celów, w których dane te są przetwarzane”.

Art. 1 pkt 24 – nowy Rozdział 6a – Administracyjne kary pieniężne – nowy rozdział w ustawie homologacyjnej regulujący zasady nakładania kar pieniężnych przez Dyrektora TDT w ramach procedur homologacyjnych i nadzoru rynku.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie przez podmioty gospodarcze i służby techniczne niniejszego rozporządzenia oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Podobne regulacje zawiera art. 76 rozporządzenia 168/2013 i art. 72 rozporządzenia 167/2013.

Zgodnie z art. 84 ust. 2–3b rozporządzenia 2018/858 państwa członkowskie mają obowiązek przynajmniej objąć sankcjami następujące naruszenia:

- składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub podczas wprowadzania środków naprawczych lub ograniczających zgodnie z rozdziałem XI,
- fałszowanie wyników badań w zakresie homologacji typu lub nadzoru rynku,
- zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby prowadzić do wycofania pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych od użytkowników, lub do odmowy wydania lub cofnięcia świadectwa homologacji typu UE,
- niespełnianie przez służby techniczne wymogów w zakresie ich wyznaczenia,
- odmowa udzielenia dostępu do informacji,
- udostępnianie na rynku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji lub fałszowanie w tym celu dokumentów, świadectw zgodności, tabliczek znamionowych lub oznaczeń homologacji,
- ingerencja w pojazd i jego układy.

W przypadku składania fałszywych oświadczeń przepisy w tym zakresie są zawarte w poszczególnych artykułach ustawy homologacyjnej dotyczących dokumentów składanych do wniosku o wydanie danego świadectwa np. art. 16 ust. 1 pkt 2 - konsekwencje wynikające ze złożenia fałszywego zeznania będą podlegały wyłącznie reżimowi karnemu.

Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:

„Jestem świadomy/świadoma* odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

* Niepotrzebne skreślić.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 71a–71o określają podmioty, na które może zostać nałożona kara, zakres naruszeń i wysokość poszczególnych kar.

Art. 71a ust. 1 dotyczy naruszenia przez podmiot gospodarczy zakazu określonego w art. 14 ust. 4 i 5 w zakresie wprowadzenia do obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, bez odpowiedniego dokumentu homologacyjnego lub innego dokumentu równoważnego – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości dwunastokrotności przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa GUS, za każdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, który został wprowadzony do obrotu.

Art. 71a ust. 2 dotyczy naruszenia przez podmiot gospodarczy zakazu określonego w art. 14 ust. 6, w zakresie wprowadzenia do obrotu roweru, wózka rowerowego, hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego, które nie spełniają określonych warunków technicznych – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości dwukrotności przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa GUS, za każdy rower, wózek rowerowy, hulajnogę elektrycznych oraz urządzenie transportu osobistego.

Art. 71a ust. 3 dotyczy naruszenia przez podmiot gospodarczy zakazu określonego w art. 14 ust. 7, w zakresie montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu bez wymaganego świadectwa homologacji – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości jednokrotności ww. wynagrodzenia, za każdy montaż tej instalacji w pojeździe.

Art. 71a ust. 4 dotyczy naruszenia przez podmiot gospodarczy zakazu określonego w art. 14 ust. 8, który wynika z art. 84 ust. 2 rozporządzenia 2018/858 – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości sześciokrotności ww. wynagrodzenia, za każdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, w odniesieniu do którego naruszono zakaz.

Art. 71a ust. 5 dotyczy naruszenia przez producenta zakazów określonych w art. 14 ust. 9, które wynikają z art. 84 ust. 3a rozporządzenia 2018/858 – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości sześciokrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary.

Art. 71a ust. 6 dotyczy naruszenia przez podmiot gospodarczy oraz niezależny podmiot (zdefiniowany w art. 3 pkt 45 rozporządzenia 2018/858) zakazu określonego w art. 14 ust. 10, który wynika ze zmiany rozporządzenia 2018/858 w drodze rozporządzenia 2024/1257 w odniesieniu do spraw emisyjnych (art. 12, preambuła motyw 24 i 26) – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości sześciokrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary.

Art. 71a ust. 7 dotyczy naruszenia przez podmiot gospodarczy zakazu określonego w art. 14 ust. 11 dotyczącego ponownego udostępnienia na rynku pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, roweru, wózka rowerowego, hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego, które zostały wycofane z obrotu lub użytkowania – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości sześciokrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary.

Art. 71b dotyczy braku realizacji przez podmiot gospodarczy obowiązków nałożonych w drodze decyzji administracyjnej Dyrektora TDT o której mowa w art. 68zj ust. 1:

- 1) w zakresie, o którym mowa w art. 68zk ust. 1 pkt 1 – administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości dwukrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary;
- 2) w zakresie, o którym mowa w art. 68zk ust. 1 pkt 2 – administracyjna kara pieniężna będzie równa wysokości równoważnej ceny sprzedaży objętego decyzją pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, roweru, wózka rowerowego, hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego, użytkownikowi końcowemu z faktury lub rachunku;
- 3) ponownego udostępnienia na rynku pojazdu, przedmiot wyposażenia lub części, roweru, wózka rowerowego, hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego pomimo zakazu, o którym mowa w art. 14 ust. 11 – administracyjna kara pieniężnej będzie równoważna wysokości ceny sprzedaży ww. produktów użytkownikowi końcowemu z faktury lub rachunku.

Należy mieć na uwadze art. 68zza, który stanowi, iż przepisy rozdziału 4b w zakresie nadzoru rynku, z wyłączeniem art. 68zl ust. 3 oraz art. 68zu, stosuje się odpowiednio do zadań Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku realizowanych w odniesieniu do rowerów, wózków rowerowych, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu

osobistego, a także do obowiązków podmiotów gospodarczych, które te rowery, wózki rowerowe, hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego wprowadzają do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – stąd ujęcie w powyższych sankcjach również tych pojazdów, dla których mogą być wydane decyzje Dyrektora TDT zgodnie z art. 68zj w powiązaniu z art. 68zk.

Art. 71c dotyczy wprowadzenia przez podmiot gospodarczy do obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części niezgodnie z wymaganiami wskazanymi w konkretnych przepisach prawnych, zarówno ustawy homologacyjnej, jak i przepisów UE jak również wynikającymi z regulaminów ONZ.

Odnosząc się do braku wskazania konkretnych regulaminów ONZ należy wskazać, iż na chwilę obecną przepis dotyczy regulaminów ONZ nr 22, 27, 32, 33, 36, 42, 45, 52, 65, 68, 69, 70, 84, 104, 108, 109, 111, 114, 115, 119, 120, 124, 126, 127, 128. Pamiętać należy jednak, że jest to lista otwarta i ONZ może co pewien czas uzupełniać wykaz o nowe regulaminy. Z kolei rozporządzeniem wykonawczym MI nie uzupełnimy ustawy o nowe regulaminy. W latach 2021–2026 przyjęto nowe regulaminy ONZ nr 155, 156, 157, 175, 152.

W tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości dwunastokrotności ww. wynagrodzenia, za każdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, który został wprowadzony do obrotu.

Art. 71d dotyczy naruszenia przez podmioty obowiązków powiadomienia Dyrektora TDT w sytuacjach wymaganych przepisami – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości dwukrotności ww. wynagrodzenia, za każdy przypadek braku powiadomienia.

Art. 71e odnosi się do naruszenia przez producenta obowiązku, o którym mowa w art. 49 dotyczącego wprowadzenia do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości półkrotności ww. wynagrodzenia, za każdy przypadek naruszenia obowiązku.

Art. 71f odnosi się do naruszenia przez podmiot gospodarczy obowiązków, o których mowa w art. 53a w zakresie podjęcia z własnej inicjatywy określonych działań związanych m.in. ze stwarzaniem przez wprowadzony do obrotu pojazd, przedmiot wyposażenia lub część poważnego ryzyka – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna będzie równoważna cenie sprzedaży tego produktu, użytkownikowi końcowemu z faktury lub rachunku.

Art. 71g odnosi się do naruszenia przez producenta obowiązków dotyczących:

- 1) wyznaczenia przedstawiciela mającego siedzibę w Unii Europejskiej do celu reprezentowania przed Dyrektorem TDT, gdy producent pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części ma siedzibę poza Unią Europejską;
- 2) podania nazwy, zarejestrowanej nazwy handlowej lub zarejestrowanego znaku towarowego oraz adresu w Unii Europejskiej na pojazdach, przedmiotach wyposażenia lub częściach udostępnionych na rynku albo na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do danego przedmiotu wyposażenia lub części.

W tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości dwukrotności ww. wynagrodzenia, za każdy przypadek naruszenia obowiązku.

Art. 71h odnosi się do naruszenia przez podmiot gospodarczy obowiązków w zakresie udostępniania informacji i dokumentacji niezbędnych do wykonywania zadań realizowanych przez Dyrektora TDT w określonych sytuacjach wskazanych w konkretnych przepisach UE i wynikających z regulaminów ONZ. W tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości dwukrotności ww. wynagrodzenia, za każdy przypadek nieudostępnienia informacji lub dokumentów.

Art. 71i odnosi się do operatora platformy oraz dostawcy usług społeczeństwa informacyjnego, który nie realizuje obowiązku w zakresie współpracy z Dyrektorem TDT, w ramach art. 68w, albo nie realizuje obowiązku nałożonego w decyzji, o której mowa w

art. 68zk ust. 6 i 8 – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości półkrotności ww. wynagrodzenia, za każdy przypadek naruszenia obowiązku.

Art. 71j dotyczy sytuacji, w której podmioty uniemożliwiają rozpoczęcie lub utrudniają Dyrektorowi TDT prowadzenie czynności wyjaśniających, o których mowa w art. 68z lub kontroli, o której mowa w art. 68za, lub nie realizują obowiązków lub żądań, o których mowa w tych przepisach – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości jednokrotności ww. wynagrodzenia, poprzedzającego nałożenie kary.

Art. 71k. 1 dotyczy naruszenia obowiązków przez służbę techniczną, w zakresie wymogów dotyczących jej wyznaczenia i prowadzenia działalności w obszarze badań homologacyjnych – w tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie maksymalnie do wysokości sześciokrotności ww. wynagrodzenia, za każde stwierdzone naruszenie.

Art. 71l odnosi się do producenta tramwaju lub trolejbusu, który:

- 1) wprowadza do obrotu tramwaj lub trolejbus bez wymaganego świadectwa zgodności, na podstawie świadectwa zgodności sfałszowanego lub podpisanego przez osobę nieuprawnioną;
- 2) narusza wymogi wynikające z przepisów wydanych na podstawie art. 55, tj. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 października 2023 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów (Dz. U. poz. 2385).

W tym zakresie podlega administracyjnej karze pieniężnej do wysokości dwunastokrotności ww. wynagrodzenia, za każde wprowadzenie do obrotu tramwaju lub trolejbusu, w odniesieniu do których producent nie wypełnił obowiązku.

Art. 71m odnosi się do podmiotu dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, który:

- 1) dokonuje montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu bez wymaganego wyciągu ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz instrukcji montażu, na podstawie wyciągu i instrukcji sfałszowanej lub podpisanej przez osobę nieuprawnioną;
- 2) narusza konkretne obowiązki określone w przepisach ustawy homologacyjnej;

- 3) narusza wymagania techniczne obowiązujące w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz wymagania w zakresie tabliczki informacyjnej, wynikające z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2023 r. w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu (Dz. U. poz. 2001).

W tym zakresie administracyjna kara pieniężna wyniesie do wysokości jednokrotności ww. wynagrodzenia, za każdy montaż dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, w odniesieniu do którego nie wypełniono obowiązku.

Art. 71n odnosi się do podmiotu gospodarczego, który nie realizuje obowiązku udostępnienia użytkownikom końcowym informacji o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta, w zakresie art. 70 ust. 3 lub art. 71 ust. 3 pkt 3, podlega administracyjnej karze pieniężnej do wysokości jednokrotności ww. wynagrodzenia, za każdy przypadek nieudostępnienia informacji dotyczącej pojazdu objętego koniecznością sprawdzenia stanu technicznego w warunkach serwisowych producenta.

Art. 71o. 1 odnosi się do podmiotu zobowiązanego do uiszczenia opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego zgodnie z art. 68zu ust. 2, który:

- 1) nie realizuje ustawowego obowiązku uiszczania opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego – podlega administracyjnej karze pieniężnej do wysokości dziesięciokrotności przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 68g ust. 4, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary;
- 2) nie przekazuje informacji o wysokości obliczonych i uiszczonych opłat za nadzór rynku motoryzacyjnego w określonym w przepisach terminie – podlega administracyjnej karze pieniężnej do wysokości dziesięciokrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary;
- 3) nie przekazuje zbiorczej informacji o podmiotach wprowadzających do obrotu pojazdy w określonym w przepisach terminie – podlega administracyjnej karze pieniężnej do wysokości dziesięciokrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary;
- 4) fałszuje lub zataja dane, na podstawie których wypełniona została informacja, o której mowa w art. 68zv ust. 2 lub 3, lub podaje nieprawdziwe dane w tej informacji – podlega administracyjnej karze pie-

- niężnej do wysokości dziesięciokrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary;
- 5) nie przechowuje informacji w określonym w przepisach okresie – podlega administracyjnej karze pieniężnej do wysokości trzykrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary;
 - 6) nie okazuje informacji i dokumentów w toku kontroli – podlega administracyjnej karze pieniężnej do wysokości trzykrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary;
 - 7) przedkłada sfalszowany dokument stanowiący postawę ustalenia wysokości opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego – podlega administracyjnej karze pieniężnej do wysokości trzykrotności ww. wynagrodzenia, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary.

Wysokości najwyższych kar ustalono z uwzględnieniem art. 85 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 (do 30 000 EUR za jeden niezgodny z wymogami pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny). Uwzględniono także obecną średnią wartość rynkową nowego pojazdu, która kształtuje się na poziomie 180 000 złotych (informacja z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego dotycząca nowego samochodu osobowego o rodzaju zasilania – spalinowy). Wysokość kar pieniężnych została określona do wskazanej w ustawie wysokości (maksymalnie dwunastokrotności) przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych

Zamierzeniem procedowanych zmian jest takie opracowanie systemu sankcji, by zrealizować podstawowy cel wskazany rozporządzeniami UE – aby były to kary skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające (art. 72 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 76 ust. 1 rozporządzenia 168/2013, motyw 42 i art. 84 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 oraz art. 41 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2019/1020).

Zgodnie z projektowanym art. 71p administracyjne kary pieniężne będą nakładane przez Dyrektora TDT w drodze decyzji administracyjnej, a organem wyższego stopnia w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego będzie minister właściwy do spraw transportu.

W projekcie wprowadzono możliwość wzięcia pod uwagę określonych okoliczności danej sprawy w ramach ustalenia wysokości takiej kary, tj. stopień, okoliczności i okres naruszenia obowiązków, uprzednie naruszenie obowiązków, współpraca z Dyrektorem TDT. W projekcie odstąpiono od stosowania art. 189f Kpa – ze względu na to, iż przepisy UE przewidują konieczność nakładania sankcji, bez możliwości odstąpienia od ich wymierzenia.

Wpływy z kar pieniężnych wraz z odsetkami będą stanowić przychód Dyrektora TDT.

Art. 71r przewiduje, iż **administracyjne kary pieniężne będą uiszczane na rachunek TDT** w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary pieniężnej stała się ostateczna.

W projekcie wprowadzono art. 71s obejmujący w jednym przepisie sytuacje, w których **kary pieniężne, o których mowa w art. 71a–71o, wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie podlegają** przymusowemu **ściągnięciu w trybie** określonym w ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. **o postępowaniu egzekucyjnym w administracji**. Obowiązek uiszczenia kar pieniężnych przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od ostatniego dnia roku kalendarzowego, w którym kary powinny zostać uiszczone.

Rozwiązanie to zostało przyjęte w oparciu o art. 40d ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889), w której wskazano, w jaki sposób państwo lub zarządca drogi może ściągnąć nieuregulowane należności – jeśli kierowca lub przedsiębiorca nie zapłaci w terminie wymienionych opłat (np. opłat za zajęcie pasa drogowego) wraz z odsetkami, zostaną one ściągnięte przymusowo w trybie egzekucji w administracji. Przepis art. 40d odnosi się także do kar pieniężnych, np. za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, zgodnie z art. 13k ust. 1 tej ustawy.

- **zmiany na poziomie PRD:**

Art. 2 pkt 2, pkt 11 lit. a i d oraz pkt 18 lit. a, pkt 19 lit. b – w projekcie zaproponowano następujące doprecyzowania przepisów, które weszły w życie w dniu 1 czerwca 2024 r. i umożliwiły czasowe dopuszczanie do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych:

Art. 2 pkt 2 – wprowadza zmianę w art. 66 w ust. 4 dodając nowy pkt 5a zabraniający przebudowy samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych podlegających czasowej rejestracji na podstawie art. 74 ust. 2ca w celu spełnienia przez te pojazdy warunków określonych w art. 66 na potrzeby ich rejestracji na podstawie art. 73 ust. 1.

Nie znajduje uzasadnienia ponowne dopuszczenie do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych na ogólnych zasadach po ich ponownej przebudowie potwierdzanej przez ekspertów lub stacje kontroli pojazdów. Podmioty te nie posiadają odpowiedniej bazy sprzętowej i dostępu do dokumentacji producenta pierwotnego pojazdu, aby skutecznie oceniać jakość przeprowadzonych prac mających przywrócić pierwotny stan pojazdu.

Art. 2 pkt 11 lit. a – przepis ma charakter doprecyzowujący kwestie właściwości organu dokonującego czasowej rejestracji samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych.

Art. 2 pkt 11 lit. d – w PRD zaproponowano także przepis (w art. 74 nowy ust. 2cb), zgodnie z którym z dniem dokonania czasowej rejestracji samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych dotychczasowa decyzja o rejestracji tego samochodu osobowego, o której mowa w art. 73 ust. 1, lub dotychczasowa decyzja o czasowej rejestracji, o której mowa w art. 74 ust. 1, będzie wygasła z mocy prawa. Związane jest to z faktem, iż w obrocie prawnym nie powinno być dwóch decyzji dotyczących rejestracji pojazdu – wygaszenie wcześniejszej decyzji z mocy prawa ułatwi organom rejestrującym prowadzenie postępowań o czasową rejestrację samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych.

Art. 2 pkt 18 lit. a – uzupełnia katalog badań technicznych o badanie co do zgodności samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych z warunkami technicznymi, o których mowa w art. 65q pkt 1 PRD. Jest to przepis porządkujący, który ma na celu wyróżnienie badania co do zgodności z warunkami technicznymi dla samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych, które to warunki obejmują również warunki techniczne określone przez właściwy polski związek sportowy na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, każdorazowo publikowane na stronie podmiotowej tego związku.

Art. 2 pkt 19 lit. b – rozszerza w art. 83 w ust. 1 zakres podstawowej i okręgowej stacji kontroli pojazdów o badanie co do zgodności z warunkami technicznymi dla samochodu sportowego.

Art. 2 pkt 4, pkt 8 w zakresie dodawanego do art. 73aa ust. 1c oraz pkt 23 i 24 – wprowadzają pośredni obowiązek zarejestrowania pojazdu, który pozostaje na terytorium RP ponad jeden rok od dnia przekroczenia granicy RP, poprzez odmowę uznania takiego pojazdu za będący w ruchu międzynarodowym stosownie do postanowień art. 1 Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu w 1968 r. – pod sankcją zatrzymania za-

granicznego dowodu rejestracyjnego, a także wprowadzają obowiązek rejestracji pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 dni od dnia złożenia przez właściciela pojazdu wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt czasowy albo wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosku o zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej. W świetle przepisów Konwencji wiedeńskiej, której stroną jest Polska, pojazd uważa się za będący w ruchu międzynarodowym na terytorium danego państwa, jeżeli należy do osoby fizycznej lub prawnej, której stałe miejsce zamieszkania znajduje się poza tym państwem, nie jest zarejestrowany w tym państwie, został czasowo wwieziony do tego państwa; jednakże każda Umawiająca się Strona może odmówić uznania pojazdu za będący w ruchu międzynarodowym, jeżeli pojazd ten pozostaje na jej terytorium ponad jeden rok, bez dłuższej przerwy, której czas trwania może być ustalony przez tę Umawiającą się Stronę. Obecnie w PRD nie ma przepisów określających ograniczenie czasowe dla dopuszczenia do ruchu na terytorium RP pojazdu, który jest zarejestrowany za granicą. Celem takiej zmiany miałyby być pełne dostosowanie polskich przepisów do rozwiązań określonych w ww. Konwencji, a jednocześnie wzmocnienie porządku publicznego i bezpieczeństwa na polskich drogach, poprzez uniemożliwienie nadużywania prawa do poruszania się cudzoziemców pojazdami zarejestrowanymi za zagranicą w ramach ruchu międzynarodowego, szczególnie tymi, które nie podlegają w państwach pochodzenia obowiązkowi okresowych badań technicznych.

Art. 2 pkt 4 – zmiana brzmienia ust. 5, nowe ust. 5b–5e w art. 71 – w zmianie tej wskazano, iż pojazd zarejestrowany na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim dopuszcza się do ruchu w okresie roku od dnia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli właściciel lub posiadacz pojazdu nie posiada miejsca stałego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkowo informacja o dniu wjazdu pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o dniu wyjazdu pojazdu z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, kraju rejestracji pojazdu oraz o numerze rejestracyjnym pojazdu, a także dane kierującego pojazdem oraz informacja, czy jest on właścicielem pojazdu ujętym w dokumencie stwierdzającym dokonanie jego rejestracji, udostępniana będzie przez Straż Graniczną Policji lub Służbie Celno-Skarbowej.

W projekcie zaproponowano również przepis określający okres przerwy, której czas trwania wliczany jest do okresu roku, w którym pojazd uznawany jest za będący w ruchu międzynarodowym. Okres ten to okres trwający nieprzerwanie 90 dni lub mniej, podczas którego pojazd opuszcza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W przypadku gdy pojazd za-

rejestrowany na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim opuści terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na czas trwający nieprzerwanie powyżej 90 dni, okres ten nie będzie wliczany do okresu roku, w którym pojazd uznawany jest za będący w ruchu międzynarodowym. Jeżeli pojazd taki wjedzie ponownie po tym okresie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej okres roku liczony będzie od dnia ponownego wjazdu. W projekcie zaproponowano także przepis, którego celem jest zapobieżenie ewentualnym negatywnym skutkom w odniesieniu do międzynarodowych przewozów drogowych z uwagi na ich specyfikę, w tym wyeliminowanie możliwości wystąpienia wątpliwości co do zachowania zasady swobody przepływu towarów.

Przewoźnik drogowy z państwa trzeciego wykonuje ww. przewozy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem zarejestrowanym na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim. Zatem przyjmując, że w ciągu roku wykonuje on przewozy systematycznie, w takich sposób, że opuszcza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na czas trwający nieprzerwanie 90 dni lub krótszy, np. siedem dni i ponownie wjeżdża do Polski, celem zabrania towaru do innego kraju lub w ramach przejazdu tranzytowego, po czym znowu opuszcza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej np. na kolejne 7 dni, to dla takiego przypadku projektowane przepisy dotyczące ograniczeń czasowych w ruchu międzynarodowego mogłyby mieć zastosowanie, co w konsekwencji powodowałoby, że po roku taki pojazd straciłby możliwość dalszego wykonywania przewozów do i przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, bez zarejestrowania pojazdu na terytorium RP. Dlatego w projekcie zaproponowano dodanie ust. 5e do art. 71 PRD.

Art. 2 pkt 8 w zakresie dodawanego do art. 73aa ust. 1c – zgodnie z projektowanymi zmianami właściciele pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 5b, którzy złożą wniosek o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt czasowy albo wniosek o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosek o zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej zobowiązani będą do złożenia wniosku o rejestrację pojazdu w terminie 30 dni od dnia złożenia jednego z powyższych wniosków.

Art. 2 pkt 23 w zakresie zmian do art. 130a PRD – zaproponowano, aby pojazd zarejestrowany na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, którego właściciel lub posiadacz porusza się na terytorium RP po upływie roku od dnia wjazdu takiego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, był usuwany z drogi na koszt właściciela.

W projekcie uzupełniono również przepisy art. 130a PRD (poprzez zmianę pkt 2 i dodanie pkt 3 w ust. 7, dodanie ust. 7a–7e, a także zmianę pkt 2 oraz dodanie pkt 4 w ust. 11). Zmiany te wynikają z uwzględnienia propozycji MSWiA i mają na celu wprowadzenie

mechanizmu kaucyjnego jako warunku wydania z parkingu strzeżonego pojazdu zarejestrowanego za granicą.

Do dnia 12 września 2019 r. warunkiem wydania pojazdu z parkingu było okazanie dowodu uiszczenia opłaty jego usunięcie i parkowanie (art. 130a ust. 5c i ust. 7 pkt 1 PRD). Z dniem 13 września 2019 r. stan ten zmienił się na podstawie wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 5 grudnia 2018 r. sygn. akt K 6/17 (Dz. U. poz. 2322), w którym organ stwierdził niezgodność tej regulacji z Konstytucją RP.

W tym świetle pojazd podlega wydaniu bez wniesienia należnej opłaty, niezależnie od kraju jego rejestracji. O ile, w przypadku pojazdów zarejestrowanych w Polsce, starosta ma możliwość wyegzekwowania od właściciela pojazdu kosztów należnych za usunięcie pojazdu i jego parkowanie, o tyle – w przypadku pojazdów zarejestrowanych za granicą – wyegzekwowanie tych kosztów jest praktycznie nierealne. W efekcie obciążają one powiat, który jest zobowiązany do wypłacenia wynagrodzenia za wykonane czynności jednostkom usuwającym i przechowującym pojazdy.

W projekcie w zakresie ruchu międzynarodowego, proponuje się usunięcie na koszt właściciela pojazdu zarejestrowanego poza państwem członkowskim w razie poruszania się nim po upływie roku od dnia wjazdu do Polski. Ten przepis ma na celu uniemożliwienie dalszego używania pojazdu formalnie niedopuszczonego do ruchu, a docelowo – zdyscyplinowanie właściciela do zarejestrowania pojazdu w Polsce.

Trudno jednak taki cel osiągnąć, skoro pojazd może być odebrany z parkingu bez większych ograniczeń, w tym bez poniesienia kosztów jego usunięcia i przechowywania. Stąd propozycja wdrożenia mechanizmu kaucji. Pobieranie kaucji od podmiotów zagranicznych, będącej formą zabezpieczenia przewidywanych należności ewentualnych kar, jest dość powszechnym rozwiązaniem stosowanym w obszarze wykonywania przewozów (w szczególności w ustawie o transporcie drogowym, w ustawie o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów, ustawie o drogach publicznych, ustawie – Prawo o ruchu drogowym).

Pojazdy zarejestrowane za granicą są usuwane także w innych przypadkach, określonych w art. 130a ust. 1 i 2, a szacunkowa ich liczba jest znacznie większa od liczby pojazdów naruszających warunki dopuszczenia do ruchu międzynarodowego, które będą usuwane na podstawie nowego proponowanego przepisu. W tym świetle wdrożenie mechanizmu kaucjonowania tylko dla jednego szczególnego przypadku usunięcia pojazdu byłoby nieracjonalne. Powiat będzie obciążony wykonaniem określonej pracy organizacyjnej niezależnie od liczby przypadków, w których mechanizm kaucjonowania powinien być zastosowany.

Zyskiem powiatu jest natomiast uwolnienie od dotychczasowych nieuzasadnionych obciążeń finansowych. Z tego też względu proponuje się, by mechanizm ten mógł być stosowany w odniesieniu do wszystkich przypadków usunięcia pojazdów zarejestrowanych za granicą.

Art. 2 pkt 24 – w projekcie zaproponowano zmianę polegającą na dodaniu pkt 8 do ust. 1 w art. 132. Zmiana ta spowoduje, iż w stosunku do kierującego pojazdem zarejestrowanym za granicą uczestniczącym w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej będzie zatrzymywał dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie upływu roku od dnia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku pojazdu zarejestrowanego na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim.

Art. 2 pkt 5 lit. a i e, pkt 8 w zakresie dodawanego do art. 73aa ust. 1a i 1b, pkt 11 lit. b, pkt 12 lit. a tiret drugie i lit. b – zmiany w ustawie homologacyjnej mają wpływ na regulacje zawarte w przepisach PRD:

Art. 2 pkt 5 lit. a – w wyniku zmian w ustawie homologacyjnej dostosowania wymaga art. 72 ust. 1 PRD, w którym zaproponowano zmiany uwzględniające nowe dokumenty, które będą stanowiły podstawę do rejestracji pojazdów sprowadzanych z UE oraz spoza UE, jak również doprecyzowano, który dokument powinien zostać przedłożony wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu.

Art. 2 pkt 5 lit. e – do art. 72 dodano ust. 2c, zgodnie z którym w przypadku pojazdu objętego świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, jeżeli dane i informacje o wydanym świadectwie dla tego pojazdu zamieszczone są w centralnej ewidencji pojazdów nie będzie obowiązku przedkładania tego dokumentu organowi rejestrującemu. Dodano również ust. 2d, który przewiduje, iż w przypadku braku możliwości uzyskania od producenta pojazdu, jego przedstawiciela, importera lub dystrybutora dla nowego pojazdu oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, zamiast tego oświadczenia dopuszcza się przedłożenie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. a PRD (dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę albo przeprowadzane na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji). Możliwość zastąpienia oświadczenia zaświadczeniem z dodatkowego badania technicznego pojazdu będzie dotyczyć również pojazdu zarejestrowanego na terytorium

UE, objętego uznanym przez Dyrektora TDT świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, który ma zostać zarejestrowany w Polsce.

Dodano również ust. 2e, który stanowi, iż zaświadczenia nie wydaje się, jeżeli informacje i dane z tego badania są zamieszczone w centralnej ewidencji pojazdów – w przypadku tego badania technicznego nie jest wydawany dokument identyfikacyjny pojazdu, a zasadne jest, aby odejść we wszystkich możliwych przypadkach rejestracji od gromadzenia papierowych dokumentów. Termin wejścia w życie tych przepisów będzie wynosić 12 miesięcy.

Dodatkowo (jak wskazano przy opisie rozdziału 4a Indywidualne dopuszczenie ustawy homologacyjnej – art. 68q ust. 2) w przypadku pojazdu, dla którego zostało wydane świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, oświadczenie może zostać wystawione przez służbę techniczną przeprowadzającą badania na potrzeby tej procedury.

Art. 2 pkt 8 – dodaje w PRD nowy przepis (nowy ust. 1a–1c w art. 73aa), w którym określono, że 30-dniowy termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu będzie biegł od dnia uzyskania jednego z dokumentów, o którym mowa odpowiednio w art. 68c ust. 1, art. 68j ust. 2 albo 4, art. 68o ust. 1 albo ust. 7 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (tj. świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, albo uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu), w przypadku gdy właściciel pojazdu złoży wniosek o ich wydanie. Jednocześnie wprowadzono ograniczenie, iż wniosek o rejestrację pojazdu w takim przypadku nie może być złożony później niż w terminie 180 dni od dnia sprowadzenia pojazdu. Takie rozwiązanie ma na celu zagwarantowanie właścicielowi pojazdu czasu na uzyskanie przedmiotowych dokumentów bez ryzyka ponoszenia kar pieniężnych w związku z niezłożeniem wniosku o rejestrację pojazdu w terminie określonym w art. 73aa ust. 1 albo 3 PRD, a także określenie ram czasowych, w których pojazd powinien zostać zarejestrowany.

Art. 2 pkt 11 lit. b – zmiana ma na celu umożliwienie właścicielowi pojazdu uzyskanie pozwolenia czasowego w celu przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania procedury uzyskania jednego z dokumentów, o którym mowa odpowiednio w art. 68c ust. 1, art. 68j ust. 2 albo 4, art. 68o ust. 1 albo ust. 7 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (tj. świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia no-

wego pojazdu świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, albo uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu).

Art. 2 pkt 12 lit. a tiret drugie i lit. b – w PRD zaproponowano przepis dostosowujący do zmian wprowadzanych do ustawy homologacyjnej związanych z wydawaniem przez Dyrektora TDT decyzji nakazujących wycofanie pojazdu z obrotu lub użytkowania, uwzględniając taką sytuację jako podstawę do wyrejestrowania pojazdu (art. 79 nowy ust. 3c). Zgodnie z tym przepisem decyzja nakazująca wycofanie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z obrotu lub użytkowania wydana przez Dyrektora TDT będzie stanowiła podstawę do wyrejestrowania z mocy ustawy z dniem przekazania przez Dyrektora TDT do centralnej ewidencji pojazdów informacji o uprawomocnieniu się ww. decyzji.

W związku ze zmianami wprowadzonymi w projekcie uchylono dotychczasowy pkt 7 w art. 79 ust. 1 PRD odnoszący się do możliwości złożenia wniosku o wyrejestrowanie pojazdu w przypadku wycofania pojazdu z obrotu, o którym mowa odpowiednio w art. 41 rozporządzenia 167/2013, art. 46 rozporządzenia 168/2013 albo art. 51 rozporządzenia 2018/858.

Art. 2 pkt 5 lit. a, pkt 6, pkt 14–17 – zmiany związane z wprowadzeniem świadectw zgodności w postaci elektronicznej:

Art. 2 pkt 5 lit. a – w art. 72 w ust. 1 w pkt 2 lit. c jako dokument do rejestracji nowego pojazdu wprowadzono świadectwo zgodności wystawione przez producenta w postaci elektronicznej.

Art. 2 pkt 6 – dodaje do PRD nowy art. 72b odnoszący się do świadectw zgodności w postaci elektronicznej. Jak wskazano powyżej przy opisie zmian ustawy homologacyjnej w art. 27 obowiązek przekazywania przez producenta pojazdów w postaci elektronicznej świadectw zgodności oraz oświadczeń zawierających dane i informacje o pojeździe, niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu będzie dotyczył wyłącznie pojazdów kategorii M, N, O, wyprodukowanych na podstawie świadectw homologacji typu UE pojazdu wydanych przez Dyrektora TDT – jest to zgodne z art. 37 ust. 1 rozporządzenia 2018/858. W pozostałym zakresie wprowadzono fakultatywność w zakresie wystawiania w postaci elektronicznej ww. dokumentów i przekazywania ich do ewidencji.

Organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, do którego wpłynię wniosku o rejestrację pojazdu, dla którego jego producent wystawił w postaci elektronicznej świadectwo zgodności, będzie pobierał ten dokument za pośrednictwem CEP. Na potrzeby rejestracji

uznaje się również oświadczenie wystawione w postaci elektronicznej przez producenta, przedstawiciela producenta lub importera tego pojazdu, jeżeli jest dostępne.

W przypadku świadectw zgodności w postaci elektronicznej wydanych na podstawie unijnych świadectw homologacji typu pojazdu udzielonych przez inną niż Dyrektor TDT władzę homologacyjną, organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów będzie wysyłał za pomocą systemu zapytanie dotyczące tych dokumentów do punktu kontaktowego kraju, w którym wydano świadectwo homologacji, wskazując nr VIN pojazdu. Otrzymane od punktu kontaktowego, za pośrednictwem CEP, świadectwo zgodności w postaci elektronicznej będzie stanowiło podstawę dla organu rejestrującego do rejestracji pojazdu i będzie również gromadzone w ewidencji.

Art. 2 pkt 14 i pkt 15 – wprowadzają zmiany w PRD związane z świadectwami zgodności w postaci elektronicznej. Art. 2 pkt 14 uzupełnia art. 80a ust. 2 w pkt 3 PRD dotyczący danych gromadzonych w ewidencji – wobec pojazdów wymienionych w art. 71 ust. 1 PRD, które nie zostały zarejestrowane, w stosunku do których: wystawiono świadectwo zgodności i oświadczenie w postaci elektronicznej albo przeprowadzono procedurę uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Z kolei art. 2 pkt 15 dodaje do PRD nowy art. 80aa tworząc krajowy punkt dostępu przy centralnej ewidencji pojazdów, który prowadzi minister właściwy do spraw informatyzacji w systemie teleinformatycznym. Krajowy punkt dostępu umożliwi wymianę danych pomiędzy krajowymi punktami dostępowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z krajowymi podmiotami uprawnionymi – w zakresie danych dotyczących świadectw zgodności w postaci elektronicznej, zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/133.

Art. 2 pkt 16 lit. a – uzupełnia przepis art. 80b ust. 1 PRD (nowe pkt 18a–18d) dotyczący rodzaju danych i informacji gromadzonych w ewidencji o: wystawiane w postaci elektronicznej świadectwa zgodności oraz oświadczenia producenta zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, decyzje o wycofaniu pojazdu z obrotu lub użytkowania, o którym mowa w art. 68zj ust. 1 lub ust. 13 ustawy homologacyjnej oraz o wydanych lub cofniętych świadectwach krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem albo wydanych zaświadczeniach o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Art. 2 pkt 16 lit. b – uzupełnia art. 80b ust. 2 PRD zawierający delegację dla ministra właściwego do spraw informatyzacji do określenia w drodze rozporządzenia katalogu danych gromadzonych w ewidencji, rozszerzając ją o ww. nowe dane.

Art. 2 pkt 17 lit. a tiret pierwsze i tiret drugie oraz lit. b – wprowadza zmiany w art. 80ba PRD rozszerzając zakres danych przekazywanych przez: a) stacje kontroli pojazdów (o wydanych lub cofniętych świadectwach krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem albo wydanych zaświadczeniach o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem), b) Dyrektora TDT (o cofniętych świadectwach krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem) – zmiana w art. 80ba w ust. 1 pkt 6 i 10) oraz rozszerzając katalog podmiotów – upoważniając producentów pojazdów albo krajowy punkt kontaktowy do uzupełnienia katalogu o dane dotyczące świadectw zgodności w postaci elektronicznej (nowy pkt 11 w art. 80ba w ust. 1) oraz nowy pkt 12 – o producenta, przedstawiciela producenta lub importera w zakresie oświadczeń. Wynikowe zmiany w tym zakresie wprowadzono również w art. 80ba w ust. 1a PRD.

Przekazywaniem do ewidencji objęte będą pojazdy objęte decyzjami Dyrektora TDT, o których mowa w 68zj ust. 1 i ust. 12 jednocześnie koniecznością wycofania z obrotu lub użytkowania. Na chwilę obecną, ze względu na nowy charakter zadania, nie jest możliwe wskazanie w sposób pewny skali pojazdów objętych tymi decyzjami. Szacujemy, iż w danym roku może to być od 1 pojazdu do 50 tysięcy pojazdów. Liczba ta będzie również zależna od charakteru prowadzonej działalności i sposobu wprowadzania pojazdów do obrotu – w przypadku importu pojazdów o danym modelu z kraju trzeciego decyzje mogą dotyczyć pojedynczych sztuk. Natomiast w przypadku wprowadzania do obrotu pojazdów przez duże podmioty na dużą skalę, gdzie rocznie sprzedawanych jest po 10–20 tysięcy samochodów, decyzją o wycofaniu objęte mogą być większe ilości pojazdów.

Informacja o decyzji przekazywana do ewidencji będzie dotyczyła konkretnego pojazdu o danym nr VIN zarejestrowanego i widniejącego w ewidencji w 2 etapach: 1) wydanie decyzji 2) uprawomocnienie się decyzji.

Należy również wskazać, iż po wejściu w życie ustawy nie będą od razu wydawane decyzje o wycofaniu, gdyż będą prowadzone najpierw postępowania administracyjne, których czas trwania będzie zależny od charakteru sprawy, stopnia jej skomplikowania, czasu wykonywania badań przez TDT na potrzeby weryfikacji spełnienia przez pojazd wymagań technicznych, czasu trwania postępowań odwoławczych.

Art. 2 pkt 1, pkt 3, pkt 5 lit. b, c i d, pkt 9, pkt 10, pkt 11 lit. c, pkt 12 lit. a tiret pierwsze, pkt 11, pkt 16 lit. b i c, pkt 18, pkt 19, pkt 20 i pkt 22 – pozostałe zmiany:

Art. 2 pkt 1 lit. a wprowadza zmiany w art. 2 pkt 42b i 42c mające na celu doprecyzowanie definicji czterokołowca i czterokołowca lekkiego poprzez odwołanie się również do aktualnego rozporządzenia homologacyjnego 168/2013. Aktualna definicja tych pojazdów uwzględnia parametry wynikające z poprzednio obowiązującej dyrektywy dla pojazdów kategorii L, tj. dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 09.05.2002, str. 1, z późn. zm.).

Art. 2 pkt 1 lit. b i c nie wprowadzają merytorycznych zmian w zakresie definicji motocykla i kategorii pojazdu, ale jedynie uwzględniono w nich skrót rozporządzenia 168/2013.

Art. 2 pkt 3 – w art. 66a w ust. 4 skreśla się wyrazy „i w karcie pojazdu, jeżeli była wydana”. Zmiana ma charakter porządkujący związany z tym, iż z dniem 4 września 2022 r. weszły w życie przepisy znoszące obowiązek wydawania karty pojazdu w procesie pierwszej rejestracji pojazdu.

Art. 2 pkt 5 lit. a (w zakresie art. 72 ust. 1 pkt 10) – w związku z uwagą Ministra Finansów wprowadzono zmianę do projektowanego pkt 10 w art. 72 ust. 1 PRD, który dotyczy dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu samochodowego tj. dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju albo dokumentu potwierdzającego brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju albo zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy. Zmiana ta polega na dodaniu podrodzaju pojazdów ciężarowych typu „skrzynia” oraz „pick-up” i ma celu systemowe wyeliminowanie występującego zjawiska unikania przez nieuczciwe podmioty obowiązku zapłaty podatku akcyzowego w przypadku rejestracji sprowadzanych do Polski samochodów typu pick-up jako ciężarowe z wnioskowanym podrodzajem „skrzynia” albo „pick-up”. Samochody typu pick-up w zależności od parametrów technicznych mogą być bowiem traktowane na gruncie przepisów ustawy o podatku akcyzowym jako samochody ciężarowe albo osobowe. Wskazać również należy, że w systemie centralnej ewidencji pojazdów stwierdzone zostały przez Ministerstwo Finansów przypadki rejestracji samochodów ciężarowych typu pick-up gdzie w podrodzaju wskazano informację „skrzyniowy” albo „pick-up”. Natomiast przy pierwszej rejestracji sprowadzonego do Polski z terytorium innego państwa członkowskiego UE samochodu ciężarowego ze wskazanym podrodzajem „skrzyniowy” albo „pick-up” orga-

ny rejestrujące nie wymagają dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju albo dokumentu potwierdzającego brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju albo zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy, ponieważ wskazane podrodzaje pojazdów ciężarowych nie zostały wymienione w obecnie obowiązującym art. 72 ust. 1 pkt 6a PRD. W wyniku wprowadzonych zmian właściwy organ podatkowy, wydając dla celów rejestracji odpowiedni dokument (stwierdzający zapłatę akcyzy lub potwierdzający brak obowiązku jej zapłaty), będzie tym samym weryfikował wypełnienie obowiązku zapłaty akcyzy przez podmioty do tego zobowiązane. Zmiana ta przyczyni się w konsekwencji do uszczelnienia w zakresie podatku akcyzowego obrotu takimi samochodami uniemożliwiając podmiotom uchylanie się do obowiązku zapłaty akcyzy.

Art. 2 pkt 5 lit. b, c i d – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w art. 72 ust. 1b, 2 i 2a PRD.

Art. 2 pkt 10 – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w art. 73d PRD ust. 4 pkt 2.

Art. 2 pkt 11 lit. c – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w art. 74 PRD ust. 2a.

Art. 2 pkt 12 lit. a tiret pierwsze zawiera przepisy doprecyzowujące regulacje PRD poprzez wprowadzenie obowiązku weryfikacji czy w systemie centralnej ewidencji pojazdów znajduje się informacja o kradzieży tego pojazdu. Zmiana ta ma na celu wyeliminowanie potencjalnej możliwości nadużyć. Wnioskowały o to organy rejestrujące pojazdy.

Art. 2 pkt 13 wprowadza zmianę w art. 79a w ust. 4 poprzez poszerzenie informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu, o nazwę jednostki akredytowanej wydającej certyfikat w zakresie rzeczoznawstwa samochodowego oraz informację o zakresie uzyskanego certyfikatu – zmiana ta ma na celu wprowadzenie ułatwień dla osób lub podmiotów chcących skorzystać z usług rzeczoznawcy samochodowego poprzez poszerzenie informacji zamieszczanych na tej liście o informację dotyczącą specjalizacji rzeczoznawcy oraz nazwę jednostki akredytowanej, w której rzeczoznawca samochodowy uzyskał certyfikat. Wprowadzenie przedmiotowej informacji było wnioskowane przez jednostki certyfikujące rzeczoznawców.

Art. 2 pkt 18 lit. b – doprecyzowuje w PRD w art. 81 ust. 4 pkt 1 lit. f tiret trzecie i piąte w zakresie nazewnictwa przywołanych w tych tirketach dokumentów zgodnie z przepisami ustawy homologacyjnej. Ponadto w ust. 4 dodaje się nowe pkt 3–6 rozszerzając katalog

pojazdów, które z racji wydanych dla nich dokumentów nie będą podlegać okresowemu badaniu technicznemu po raz pierwszy przeprowadzanemu przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium RP, o którym mowa w art. 81 ust. 3 PRD – jest to konsekwencja zmian w ustawie homologacyjnej wprowadzonych w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Art. 2 pkt 18 lit. c – porządkuje kwestię dotyczącą przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych na stanowisku zewnętrznym poprzez dodanie w art. 81 nowego ust. 12h.

Art. 2 pkt 19 lit. a – wprowadza zmiany doprecyzowujące w art. 83 ust. 1 w pkt 1 w lit. a PRD wyrazy „z wyjątkiem” zostały zastąpione wyrazami „z uwzględnieniem”. Natomiast w lit. b doprecyzowano, że ciągniki rolnicze oraz ciągniki gąsienicowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h, których okresowe badania techniczne mogą być przeprowadzane w podstawowej stacji kontroli pojazdów, jeżeli stacja spełnia wymagania dotyczące wymiarów stanowiska zewnętrznego, powinny mieć jednocześnie dopuszczalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t.

Art. 2 pkt 20 dodaje nowy art. 84d – w kontekście waloryzacji opłat za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań oraz za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów.

W zakresie opłaty za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów należy wyjaśnić, że opłata jest uregulowana w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. z 2023 r. poz. 1070 oraz z 2025 r. poz. 1223) i od 2004 r. jej wysokość nie uległa zmianie.

Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów ponosi opłatę 700 zł raz na 5 lat. Pomimo podwyższenia wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów w drodze nowelizacji wyżej wymienionego rozporządzenia we wrześniu 2025 r., opłata za wydanie poświadczenia pozostała bez zmian.

Dyrektor TDT wykonuje również tzw. sprawdzenia uzupełniające, które są przeprowadzane w związku z wymianą wyposażenia kontrolno-pomiarowego w stacji

kontroli pojazdów oraz zgodnie z utrwaloną praktyką, za które TDT nie pobiera żadnej opłaty za te czynności/wyjazdy.

Przeprowadzanie badań technicznych pojazdów wiąże się z kosztami i wydatkami przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Podwyższenie wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pozwoli na utrzymanie odpowiedniego poziomu wynagrodzenia uprawnionych diagnostów, naprawę oraz zakup wyposażenia kontrolno-pomiarowego, które powinno uwzględniać ciągły rozwój motoryzacyjny.

Dodatkowo wprowadzenie waloryzacji wysokości wyżej wymienionych opłat nie będzie wiązało się z koniecznością cykliczną nowelizacji rozporządzenia.

Art. 2 pkt 21 wprowadza zmiany w art. 129b ust. 3 pkt 10 PRD poprzez wprowadzenie możliwości używania przez straże gminne (miejskie) przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania prędkości lub mocy pojazdu. Analogiczna zmiana została wprowadzona w ust. 2 pkt 9 w zakresie Policji.

Przepisy te pozwolą stosować przenośne urządzenia do kontroli prędkości i mocy hulajnóg i rowerów elektrycznych, celem eliminowania z ruchu drogowego pojazdów niezgodnych z przepisami PRD i użytkowanych na drogach publicznych przekraczającą dozwoloną przepisami ustawy prędkość.

Art. 2 pkt 22 dodaje w PRD nowy art. 129da przyznający Dyrektorowi TDT kompetencje do kontroli dokumentów związanych z ładunkiem oraz kontroli fizycznej tego ładunku, przewożonego na drogach publicznych, w zakresie przestrzegania zgodności z aktami prawnymi, dla których jest organem nadzoru rynku zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej – możliwość przeprowadzenia takiej kontroli przysługuje Dyrektorowi TDT w trakcie wykonywania kontroli ruchu drogowego przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Policji lub Służby Celno-Skarbowej. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zawsze z innym uprawnionym do tego organem. Dyrektor TDT nie ma uprawnienia do wykonywania samodzielnej kontroli, która wymagałaby stworzenia procedury. W przypadku wykonywania kontroli z innym uprawnionym organem Dyrektor TDT kontroluje dokumentację, a dopiero w przypadku gdy organy te podejmą decyzję o kontroli ładunku (obejmującą rozpakowanie tego ładunku), to tylko w takim przypadku Dyrektor TDT będzie mógł wykonać kontrolę fizyczną. Kontrola przebiega zgodnie z procedurą określoną w art. 68w w zakresie zasad przeprowadzania kontroli.

Art. 2 pkt 25 – zmiana ta ma na celu nałożenie sankcji w postaci kary pieniężnej również na właściciela pojazdu, w sytuacji gdy nie zostanie dopełniony obowiązek złożenia wniosku o rejestrację pojazdu:

- zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 dni od dnia złożenia przez jego właściciela wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt czasowy albo wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosku o zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej,
- w terminie 30 dni od dnia uzyskania jednego z dokumentów, o którym mowa odpowiednio w art. 68c ust. 1, art. 68j ust. 2 albo 4, art. 68o ust. 1 albo ust. 7 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów (tj. świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, albo uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu).

W **art. 3** projektowana ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2026 r. poz. 656) poprzez przeniesienie, będącej dotychczas w zakresie właściwości Inspekcji Handlowej, kompetencji zawartej w art. 3 ust. 1 pkt 1e tej ustawy, a dotyczącej kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta dokumentów homologacyjnych, na Dyrektora TDT. Tym samym kompleksowa kompetencja w tym zakresie przyznana zostanie Dyrektorowi TDT. Dyrektor TDT będzie przeprowadzał kontrole zgodnie z przepisami rozporządzenia 2019/1020, bez względu na to, kto jest użytkownikiem końcowym produktu. Rozwiązanie takie sprawi, że tylko jeden organ będzie odpowiedzialny za nadzorowanie zgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części w zakresie rozporządzeń 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858, co ułatwi użytkownikom końcowym zgłaszanie problemów, jak również zminimalizuje występowanie negatywnych sporów kompetencyjnych.

Art. 4 uzupełnia w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194 oraz z 2026 r. poz. 252) odnośnik do tytułu, poprzez wskazanie, że ustawa ta służy stosowaniu rozporządzenia 2019/1020 dotyczącego nadzoru rynku.

Art. 5 wprowadza zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, 1676, 1795 i 1843) związane z udziałem pracowników Transportowego Dozoru Technicznego w kontroli dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem, o których mowa w art. 87 ust. 1 pkt 3 oraz w fizycznej kontroli

przewożonego ładunku zgodnie z art. 129da ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 6 wprowadza w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r. poz. 2056) w art. 28 ust. 2a odwołanie do aktualnych przepisów ustawy homologacyjnej.

Art. 7 wprowadza zmiany w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 412 i 414) – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w przepisach art. 109 w ust. 2a, 2b i 3f tej ustawy.

Art. 8 to przepis epizodyczny skierowany do diagnostów, którzy uzyskali uprawnienie do wykonywania badań technicznych przed dniem wejścia w życie ustawy, a którzy zamierzają (leży to w ich decyzji) uzyskać zaświadczenie kwalifikacyjne Dyrektora TDT w celu przeprowadzania procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. W takiej sytuacji przepis ten nakłada na diagnostę obowiązek odbycia szkolenia oraz zdania egzaminu kwalifikacyjnego.

Art. 9 to przepis epizodyczny skierowany do diagnostów posiadających uprawnienie do wykonywania badań technicznych i zatrudnionych przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie ustawy. W przypadku tychże diagnostów, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, za równoznaczne z ukończeniem szkolenia i zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego, uznawane będzie odbycie jednodniowego szkolenia w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, prowadzonego przez uprawnione podmioty.

Art. 10 – istota i cele projektowanej regulacji:

- wobec ciągników rolniczych sprowadzonych z państw trzecich i już zarejestrowanych na terytorium RP wprowadzony zostanie przepis krajowy, który dokona zrównania w skutkach prawnych ich dotychczasowego dopuszczenia z określonym również w przepisach prawa UE, krajowym indywidualnym dopuszczeniem nowego pojazdu, co realnie umożliwi ich dalszą eksploatację, ale jedynie na terytorium RP,
- właściciel takiego ciągnika będzie miał obowiązek uzyskania, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, adnotacji w dowodzie rejestracyjnym jednoznacznie wskazującej na dopuszczenie do ruchu jedynie na terytorium RP bez możliwości wywozu do innego państwa członkowskiego UE i EOG,

- ciągniki te, tak jak obecnie, nadal będą podlegać w trakcie eksploatacji sprawdzeniu technicznemu w drodze okresowych badań technicznych. Należy zauważyć, iż ciągniki rolnicze na terytorium RP są używane zazwyczaj na ograniczonym obszarze i podlegają restrykcjom dotyczącym dozwolonej prędkości i oznakowania,
- w przypadku postępowań zakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, wydaniem decyzji ostatecznej w sprawie stwierdzenia nieważności decyzji o rejestracji ciągnika rolniczego, w projekcie przewidziano również, na wniosek właściciela pojazdu, możliwość ponownej rejestracji tego pojazdu na podstawie jego danych z centralnej ewidencji pojazdów w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy. W takim przypadku w nowym dowodzie rejestracyjnym również będzie zamieszczana adnotacja jednoznacznie wskazująca na dopuszczenie do ruchu jedynie na terytorium RP bez możliwości wywozu do innego państwa członkowskiego UE i EOG,
- powyższe przepisy dotyczyć będą jedynie ograniczonej liczby ciągników, tj. tych, które już zostały zarejestrowane bez dokumentów homologacyjnych na terytorium RP. Sytuacja dotyczy 7921 zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium RP ciągników rolniczych sprowadzonych głównie z Białorusi, Rosji i Ukrainy (przede wszystkim marki Belarus i MTZ z Białorusi, Kirovec (Kirowiec) z Rosji oraz XTZ (HTZ) z Ukrainy) w latach 2016—obecnie (dane z listopada 2025 r.). Z kolei liczba zarejestrowanych na terytorium RP wszystkich ciągników rolniczych od roku 2016 do chwili obecnej wynosi 388 964. Tak więc opisany problem dotyczy zaledwie około 2% wszystkich ciągników rolniczych,
- przedstawione podejście dotyczy pojazdów zakupionych w dobrej wierze przez rolników i często wybranych jako tańsza z dostępnych opcji. Ewentualna konieczność wycofania tych pojazdów z obrotu i zakupu nowych pojazdów wiązałaby się, w wielu przypadkach, z nadmiernym obciążeniem finansowym po stronie rolników, a być może nawet brakiem możliwości ponownego sfinansowania takiego zakupu. W wielu przypadkach trudno będzie też pociągnąć do odpowiedzialności importerów tych ciągników, gdyż firmy, które sprowadzały te pojazdy (głównie zza wschodniej granicy), zlikwidowały działalność w Polsce po ustanowieniu w Polsce organu nadzoru rynku. Dlatego celem tych przepisów jest w jak największym stopniu wyjście naprzeciw rolnikom i unormowanie sytuacji w sposób ograniczający nakładane na nich obciążenia i koszty,

- celem wyeliminowania napływu ww. ciągników do Polski, podmiot realizujący na terytorium RP zadania organu nadzoru rynku, już obecnie prowadzi liczne czynności wyjaśniające względem podmiotów gospodarczych, które wprowadziły w ubiegłych latach na rynek RP ciągniki rolnicze bez homologacji. Producenci, importerzy i dystrybutorzy, zgodnie z obowiązującym prawem unijnym, są bowiem odpowiedzialni za zapewnienie zgodności pojazdu z przepisami homologacyjnymi, w szczególności za posiadanie ważnych dokumentów homologacyjnych podczas wprowadzania ich na rynek krajowy. Projektowane przepisy umożliwiające dalszą eksploatację takich ciągników rolniczych na terytorium RP nie zdejmą zatem z podmiotów gospodarczych odpowiedzialności za wprowadzenie do obrotu w RP ciągników rolniczych niespełniających unijnych wymogów,
- w dniu 21 kwietnia 2026 r. do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęło pismo KE potwierdzające akceptację rozwiązań zawartych w art. 10 projektu,
- w przypadku zmiany właściciela takiego ciągnika rolniczego do jego rejestracji na terytorium RP (przerejestrowania) konieczne będzie uzyskanie krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, z wyjątkiem pojazdów, w odniesieniu do których dokonano przeniesienia prawa własności w drodze ściśle określonych przepisami zdarzeń prawnych, uwzględniających m.in. sytuację dziedziczenia,
- projektowane przepisy ograniczone zostały tylko do takich czynności prawnych oprócz spadkobrania, które dotyczą zorganizowanego zespołu składników, wśród których są ciągniki rolnicze, a więc gospodarstwa rolne. Intencją projektowanych przepisów jest zatem umożliwienie kontynuowania prowadzenia działalności rolniczej przez sukcesora takiego gospodarstwa, z wykorzystaniem również ciągników rolniczych, które dotychczas były wykorzystywane w tych gospodarstwach. Ograniczenie to jednocześnie zawęży możliwość dalszego obrotu ciągnikami rolniczymi „w oderwaniu” od tych gospodarstw rolnych. Powyższe podejście konsumuje warunki brzegowe Komisji Europejskiej w zakresie ograniczenia obrotu ciągnikami rolniczymi dopuszczonymi do użytkowania w UE bez wymaganych prawem dokumentów homologacyjnych. Należy jednocześnie wskazać, że takie pojazdy (produkty) w świetle prawa unijnego powinny zostać wycofane z obrotu na podstawie przepisów regulujących kompetencje organów nadzoru rynku. W tym kontekście zgoda KE wychodzi naprzeciw oczekiwaniom polskich rolników, którzy nieświadomie nabyli produkty niezgodne z unijnymi wymaganiami technicznymi. Zatem proponowana regulacja w istocie nie ogranicza prawa dysponowania własnością pojazdu, lecz zapobiega uniemożli-

wieniu dalszego korzystania z tegoż prawa (w kontekście administracyjnego zezwolenia na poruszanie się drogami publicznymi), co jest bezsprzecznie korzystne z perspektywy właściciela ciągnika rolniczego,

- jeżeli zmiana właściciela ciągnika rolniczego nastąpi w inny sposób, niż określony w projektowanych przepisach art. 10 ust. 3 pkt 1 – 3, to zastosowanie znajdzie norma ogólna z art. 10 ust. 3, tj. rejestracja takiego ciągnika będzie możliwa jedynie w przypadku uzyskania krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Zatem ciągnik rolniczy będzie musiał zostać dostosowany do właściwych wymagań homologacyjnych,
- dysponowanie ciągnikami rolniczymi nadal będzie dopuszczalne, ale w przypadku innych, niż wskazane powyżej czynności prawne, zw. z sukcesją gospodarstw rolnych, obwarowane będzie koniecznością uzyskania krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Intencją tych przepisów jest uporządkowanie sytuacji prawnej właścicieli tych ciągników rolniczych. W dwóch bowiem województwach, na skutek sprzeciwów prokuratorów, zdarzają się przypadki, że decyzje w przedmiocie rejestracji ciągników są unieważniane. Skutkiem zaś stwierdzenia nieważności takich decyzji jest de facto pozbawienie prawa korzystania z takiego ciągnika na drogach publicznych. Zatem dobrem chronionym w omawianej, projektowanej regulacji, jest prawo korzystania w pełnym zakresie przez aktualnych właścicieli ciągników rolniczych. Prawo zaś dysponowania nimi zostało obwarowane obowiązkiem uzyskania krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu,
- w toku postępowania administracyjnego w przedmiocie przerejestrowania ciągnika rolniczego organ rejestrujący obowiązany będzie zbadać, czy rzeczywiście nabycie ciągnika rolniczego miało miejsce jako skutek nabycia gospodarstwa rolnego w wyniku wskazanych w art. 10 ust. 3 pkt 2 i 3 czynności prawnych,
- w przepisie wprowadzono adnotację „Pojazd dopuszczony do ruchu wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez możliwości wywozu do innego państwa członkowskiego UE i EOG”, którą w dowodzie rejestracyjnym zamieszcza się na wniosek właściciela pojazdu, a dokonuje tego organ rejestrujący właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, który przesyła informację o zamieszczeniu adnotacji do centralnej ewidencji pojazdów. Oceniono, że wskazany organ właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, jest w posiadaniu dokumentacji, która została załączona do wniosku o rejestrację danego ciągnika rolniczego,

- w ocenie projektodawcy zobowiązanie właścicieli do podjęcia działania w celu uzyskania ww. adnotacji jest bardziej racjonalne, niż zobowiązanie organów rejestrujących do weryfikowania wszystkich decyzji o rejestracji ciągnika rolniczego sprowadzonego na terytorium RP z państwa pochodzenia niebędącym państwem członkowskim UE, co stanowiłoby zbyt duże obciążenie dla organów ze względu na ogólną liczbę wszystkich rejestrowanych pojazdów w RP. Uwzględniono także, iż właściciel ciągnika rolniczego posiada wiedzę, jakie dokumenty załączył do wniosku o jego rejestrację oraz powinien podjąć decyzję czy chce, aby pojazd był dalej dopuszczony do ruchu na zasadach określonych w projektowanej ustawie,
- odnosząc się do procedury wygaśnięcia decyzji o rejestracji pojazdu należy zauważyć, iż w przypadku, gdy właściciel ciągnika rolniczego sprowadzonego na terytorium RP z państwa pochodzenia niebędącym państwem członkowskim UE, który został zarejestrowany bez przedłożenia do pierwszej rejestracji na terytorium RP jednego z dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nie uzyska przedmiotowej adnotacji w wyznaczonym terminie, to ewentualna decyzja o jego rejestracji będzie podlegać ocenie przez pryzmat przesłanek do jej unieważnienia, wynikających z Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 11 zawiera przepis umożliwiający organom rejestrującym dokończenie postępowań o rejestrację pojazdu, które zostały wszczęte, ale nie zostały niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

Wyjątek będą stanowić postępowania o rejestrację pojazdu wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy, w odniesieniu do pojazdu, o którym mowa w art. 68a ust. 5 pkt 2 i 3, dodawanym do ustawy homologacyjnej – w przypadku tych postępowań zastosowanie będą miały nowe przepisy w zakresie stosowania procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu dla ciągników rolniczych i przyczep rolniczych. W przepisie art. 11 nie ujęto wymiennych urządzeń ciągniętych ze względu na fakt, iż nie podlegają one rejestracji w Polsce.

W **art. 12** przewiduje się, iż właściciele pojazdów, którzy przed dniem wejścia w życie ustawy złożyli wniosek o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt czasowy albo wniosek o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosek o zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej albo uzyskali zezwolenie na pobyt stały albo zezwolenie na pobyt czasowy albo zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej, poruszający się pojazdami zarejestrowanymi na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, dopuszczonymi do ruchu międzyna-

rodowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z dotychczasowymi przepisami, będą zobowiązani do złożenia wniosku o rejestrację w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 13 wskazuje, iż dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 68 obecnej ustawy homologacyjnej (tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu (Dz. U. poz. 1715)), zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 68r ustawy homologacyjnej zmienionej przedmiotową ustawą (tj. nowo wydane rozporządzenie w sprawie dopuszczenia indywidualnego pojazdu), nie dłużej jednak niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 14 i 15 dotyczy zachowania w mocy określonych przepisów dotychczasowych w zakresie regulacji dotyczących ewidencji i zakresu danych w niej gromadzonych oraz przepisów dotyczących usuwania pojazdów z drogi.

Art. 16 określa okres, od kiedy należy dokonać pierwszego naliczenia i uiszczenia opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego – przepis stanowi, iż w pierwszym roku obowiązywania ustawy opłata za nadzór rynku motoryzacyjnego jest uiszczana po raz pierwszy po zakończonym pierwszym pełnym kwartale tego roku. Mając na względzie, że jest to nowa opłata w systemie prawa i obowiązani do jej uiszczenia będą m.in. producenci pojazdów, którzy będą dokonywać tzw. samonaliczenia tej opłaty i uiszczać ją za okresy kwartalne, adekwatne dla wprowadzenia ww. nowego obowiązku jest dodanie przepisu określającego, za jaki okres należy dokonać pierwszego naliczenia i uiszczenia ww. opłaty.

Art. 17 określa zgodnie z uwagą MFiG maksymalny limit wydatków Transportowego Dozoru Technicznego w latach 2026–2036 będący skutkiem finansowym wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 19 – planuje się, iż ustawa co do zasady wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, w tym w zakresie przepisów zmienianych i dodawanych do ustawy homologacyjnej i PRD dotyczących:

1. wystawiania świadectw zgodności w postaci elektronicznej;
2. objęcia używanych ciągników rolniczych spoza UE procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu;
3. nadzoru rynku i administracyjnych kar pieniężnych;

4. akcji serwisowych.

Wyjątek stanowiąc będą wskazane w **art. 18** przepisy zmieniane i dodawane do ww. ustaw w zakresie:

1. procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, które będą stosowane po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, aby zapewnić odpowiedni czas na przygotowanie się do realizacji tej procedury. Dodatkowo przepisy dotyczące szkolenia i egzaminowania diagnostów, uzyskiwania zaświadczeń kwalifikacyjnych i uprawnień wydawanych przez Dyrektora TDT oraz upoważniania przez Dyrektora TDT jednostek do prowadzenia szkoleń muszą wejść w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, aby zapewnić odpowiedni czas na uzyskanie stosowanych uprawnień przez diagnostów i przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów koniecznych do realizacji tej procedury, jak również zagwarantować odpowiedni system szkoleń. W terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia powinien również wejść w życie akt wykonawczy zgodnie z delegacją art. 68r ustawy, określający zasady ww. procedury od strony technicznej oraz kwestie dotyczące szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów związanych z procedurą;
2. zmian wprowadzanych w projekcie, które skutkują zmianami w zakresie danych gromadzonych w CEP i powodują konieczność zapewnienia odpowiedniego czasu na dostosowanie ewidencji od strony technicznej – terminy są ustalone z Centralnym Ośrodkiem Informatyki:
 - a) odnotowanie informacji o wycofaniu pojazdu z obrotu lub użytkowania w ramach decyzji Dyrektora TDT, o uprawomocnieniu tej decyzji oraz automatycznym „wyrejestrowaniu” pojazdu z mocy prawa, z uwzględnieniem przekazania do starosty powiadomienia o wyrejestrowaniu – wejście w życie – 24 miesiące od dnia ogłoszenia ustawy,
 - b) krajowe dopuszczenie indywidualne pojazdu niebędącego nowym pojazdem – działania obejmują przygotowanie rozwiązania dla stacji kontroli pojazdów umożliwiającego przekazanie informacji o świadectwie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem albo zaświadczeniu o braku spełnienia wymagań tej procedury, przekazywanie przez TDT w postaci elektronicznej do ewidencji informacji o cofnięciu świadectwa – wejście w życie – 12 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy,

- c) dodatkowe badanie techniczne pojazdu w przypadku braku oświadczenia danych niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu – obejmuje przekazanie danych o badaniu technicznym pojazdu, dla którego nie wydano oświadczenia łącznie z dodatkowymi danymi niezbędnymi do rejestracji pojazdu, w tym dotyczącymi rodzaju/podrodzaju/przeznaczenia pojazdu – wejście w życie – 12 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy,
 - d) przekazywanie do ewidencji w postaci elektronicznej oświadczeń zawierających dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu oraz powiadomienia TDT o błędnych eCoC – wejście w życie 8 miesięcy od dnia ogłoszenia;
3. wprowadzenia pośredniego obowiązku zarejestrowania pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim, który pozostaje na terytorium RP ponad jeden rok od dnia przekroczenia granicy RP oraz obowiązku rejestracji pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 dni od dnia złożenia przez właściciela pojazdu wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt czasowy albo wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosku o zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej – wejście w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy;
 4. poszerzenia informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu, które będą stosowane po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

W myśl przepisów § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 i z 2025 r. poz. 408) projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy, z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania, został

udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zawarte w pkt 7 OSR.

Projekt aktu zawiera wymogi nakładane na usługodawców podlegające notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projektowana ustawa przewiduje w art. 68i ust. 1 w powiązaniu z art. 68g ust. 1 możliwość wystąpienia do Dyrektora TDT przez przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów o uzyskanie uprawnienia, w ramach którego zatrudniony przez niego diagnosta będzie realizował nową procedurę – krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – po spełnieniu określonych warunków – ukończeniu przez diagnostę szkolenia specjalistycznego w zakresie nowej procedury oraz złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego w tym zakresie, a w konsekwencji tego uzyskaniu zaświadczenia kwalifikacyjnego Dyrektora TDT do realizacji tej procedury.

Procedura ta została powierzona przedsiębiorcy prowadzącemu działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów, a więc spełniającemu obowiązujące już w przepisach wymogi określone dla niego w art. 83 ust. 3 PRD. Dodatkowo w projekcie doprecyzowano wymogi, jakie będą weryfikowane przez Dyrektora TDT na potrzeby uzyskania uprawnienia, które są bezpośrednio związane z działalnością tego przedsiębiorcy w ramach badań technicznych pojazdów i nie są to nowe wymogi:

- 1) wpisanie do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 83a ust. 1 PRD;
- 2) posiadanie ważnego poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 PRD;
- 3) zatrudnianie co najmniej jednego uprawnionego diagnostę posiadającego zaświadczenie kwalifikacyjne, o którym mowa w art. 68g ust. 1 pkt 1.

Zgodnie z informacjami od Dyrektora TDT (stan na dzień 30 kwietnia 2026 r. na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych) jest 5412 przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Projektowane przepisy są zgodne z zasadą uzasadnionego charakteru. Jest to istotne zważywszy, że nadrzędnym celem nowych regulacji jest zapewnienie szerszego dostępu dla właścicieli pojazdów sprowadzonych z krajów spoza UE do uzyskania krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem w porównaniu do sytuacji, gdyby zadanie to wykonywałyby w pełni służba techniczna. Dlatego takie rozwiązanie przekłada się na spełnienie wymogu zgodności projektowanych przepisów także z zasadą proporcjonalności tj. liczba stacji kontroli pojazdów w stosunku do służby technicznej (certyfikowanej jednostki badawczej).

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że przepisy projektu w zakresie wymagań, jakie powinien spełnić przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów w celu wykonywania w jego stacji przez uprawnionego diagnostę nowej procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem nie są dyskryminujące ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania.

Projektowane przepisy są uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska naturalnego. Uznano, że przedsiębiorca uczestnicząc w realizacji czynności o charakterze publicznoprawnym w systemie badań technicznych pojazdów będzie w stanie zapewnić realizację przez zatrudnionego przez niego diagnostę, przy wykorzystaniu projektowanych przepisów prawnych i instrumentów technicznych, wskazanych celów w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem w odniesieniu do pojazdów sprowadzanych z krajów spoza UE.

W art. 68h ust. 6 projektu wskazane są wymagania, które musi spełnić przedsiębiorca, aby otrzymać upoważnienie Dyrektora TDT do prowadzenia szkolenia w zakresie nowej procedury – krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – zostały one opracowane w oparciu o już obowiązujące wymagania dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów zawarte w art. 83 ust. 3 PRD:

- 1) w celu uniknięcia wykluczenia z tej procedury potencjalnie zainteresowanych przedsiębiorców z państw UE, mając na względzie przepisy art. 14 dyrektywy 2006/123/WE o usługach na rynku wewnętrznym, oprócz wymogu posiadania siedziby lub miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wprowadzono także oddział przedsiębiorcy jako przedsiębiorcy zagranicznego wpisanego do Krajowego Rejestru Sądowego. W tym kontekście należy pamiętać, że Dyrektor TDT będzie zobowiązany do

- kontroli/weryfikacji tych jednostek, a więc muszą to być podmioty zlokalizowane na terenie Polski;
- 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość – wymóg ten to zabezpieczenie gwarantujące stabilność, uczciwość i wypłacalność podmiotu na rynku, a także wiarygodność, co ma istotne znaczenie przy powierzaniu tak istotnych i odpowiedzialnych zadań jak szkolenia osób mających wpływ na dopuszczenie pojazdów do ruchu drogowego;
 - 3) członkowie organów osoby prawnej, osoby upoważnione do reprezentowania jednostki organizacyjnej niebędącej osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe – punkt ten wprowadza wymóg niekaralności (tzw. dobrą reputację), który jest kluczowy przy prowadzeniu działalności związanej ze świadczeniem takich usług jak szkolenia;
 - 4) minimalne wymagania, jakie należy spełnić, aby przeprowadzić w sposób właściwy szkolenie i osiągnąć wymagane efekty szkolenia, Dodatkowo wskazać należy, że zagadnienia dotyczące homologacji czy też badań technicznych pojazdów w dość dynamiczny sposób ewoluują, zatem koniecznym jest również aktualizacja specjalistycznej wiedzy szkolących, co może być osiągnięte przy posiadaniu właściwych zasobów edukacyjnych i kadrowych. Jedynie szkolenia specjalistyczne o wysokim standardzie są gwarancją należytej edukacji kadry odpowiedzialnej za dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego – tj. diagnostów.

Dodatkowo możliwe będzie złożenie wniosku do Dyrektora TDT o uzyskanie upoważnienia do prowadzenia szkolenia przez podmioty niebędące przedsiębiorcą, np. przez instytuty badawcze mające wiedzę i doświadczenie w zakresie wymogów technicznych oraz badań technicznych pojazdów.

Wprowadzenie ww. wymagań powinno wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym niechronionych jej uczestników. Co więcej, powyższe spowoduje

również ochronę środowiska naturalnego poprzez eliminację/niedopuszczenie do ruchu drogowego pojazdów niespełniających podstawowych wymogów dot. emisji zanieczyszczeń gazowych.

Zgodnie z art. 5 pkt 4 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 166) zawód regulowany oznacza zespół czynności zawodowych, których wykonywanie jest uzależnione od posiadania określonych w przepisach regulacyjnych formalnych kwalifikacji niezbędnych do wykonywania tych czynności zawodowych oraz, o ile jest to wymagane, od spełnienia innych warunków określonych w tych przepisach, stanowiących o sposobie regulacji zawodu.

Formalne kwalifikacje niezbędne do wykonywania zawodu diagnosty zostały uregulowane w art. 84 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Podstawę regulacji zawodu regulowanego stanowi również rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1921).

Uprawnienie do wykonywania badań technicznych pojazdów wydaje starosta, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała egzamin kwalifikacyjny. Ponadto na mocy § 1 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo i transport (Dz. U. poz. 2086), Dyrektor TDT jest upoważniony do uznawania w drodze decyzji, nabytych w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodu regulowanego, jakim jest zawód diagnosty uprawniony do wykonywania badań technicznych pojazdów.

Z danych otrzymanych od Dyrektora TDT (stan na dzień 24 kwietnia 2026 r. na podstawie liczby wydanych zaświadczeń potwierdzających zdanie egzaminu kwalifikacyjnego od 2016 r.) wynika, że jest 15490 diagnostów.

Projekt ustawy UC95 wprowadza nową krajową procedurę dopuszczenia indywidualnego pojazdu niebędącego nowym pojazdem, która będzie realizowana przez uprawnionego

diagnostę zatrudnionego przez przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie okręgowej albo podstawowej stacji kontroli pojazdów.

Należy zauważyć jak wskazano powyżej, iż zarówno uprawniony diagnosta, jak i przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów sami decydują o przystąpieniu do przeprowadzenia tej procedury – zatem ma ona charakter fakultatywny.

Dopiero w przypadku podjęcia zamiaru realizacji tej procedury, zarówno diagnosta, jak i przedsiębiorca prowadzący stację będą musieli spełnić określone wymogi dedykowane tej procedurze i uzyskać odpowiednie upoważnienia do jej realizacji.

Takie samo podejście jest w przepisie przejściowym projektu UC95 – art. 8 i 9 – gdzie pozostawiona jest fakultatywność realizacji procedury, która zależy od decyzji diagnosty, a nie wynika z obowiązku prawnego. Natomiast jeżeli już diagnosta zdecyduje się na realizację tej procedury to musi przejść cały proces w zakresie szkolenia, egzaminu i uzyskania zaświadczenia kwalifikacyjnego wydanego przez Dyrektora TDT – wymogi te nie dotyczą zatem każdego uprawnionego diagnosty, ale tylko tego, który będzie chciał przeprowadzać w stacji kontroli pojazdów procedurę krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Mając na uwadze powyższe, w ocenie projektodawcy, wprowadzenie nowej procedury i określenie wymagań na potrzeby jej przeprowadzania nie wpływa na sam dostęp do zawodu diagnosty, gdyż projekt UC95 nie zmienia formalnych kwalifikacji określonych w art. 84 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, niezbędnych do uzyskania od starosty uprawnienia diagnosty, czy też uznania kwalifikacji przez Dyrektora TDT.

Wprowadzenie nowego fakultatywnego zadania dla diagnostów i wymagań z tym związanych projektem ustawy UC95 spowodowało konieczność obowiązku przeprowadzenia oceny zgodności projektowanych przepisów z zasadami proporcjonalności, uzasadnionego i niedyskryminującego charakteru:

Projektowane przepisy są zgodne z zasadą uzasadnionego charakteru. Jest to istotne zważywszy, że nadrzędnym celem nowych regulacji jest zapewnienie szerszego dostępu dla właścicieli pojazdów sprowadzonych z krajów spoza UE do uzyskania krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem w porównaniu do sytuacji, gdyby zadanie to wykonywałyby w pełni służba techniczna. Dlatego takie rozwiązanie przekłada się na spełnienie wymogu zgodności projektowanych przepisów

także z zasadą proporcjonalności tj. liczby uprawnionych diagnostów w stosunku do służby technicznej (certyfikowanej jednostki badawczej).

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że przepisy projektu w zakresie wymagań, jakie powinien spełnić uprawniony diagnosta w celu wykonywania nowej procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem nie są dyskryminujące ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania.

Projektowane przepisy są uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska naturalnego. Uznano, że diagnosta, który wykonuje czynności o charakterze publicznoprawnym w systemie badań technicznych pojazdów będzie w stanie zrealizować, przy wykorzystaniu projektowanych przepisów prawnych i instrumentów technicznych, wskazane cele w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Pomimo wprowadzonych przepisów przejściowych, o których mowa w art. 8 i 9 projektu (zawierających inne wymagania w odniesieniu do diagnosty, który uzyskał uprawnienie do wykonywania badań technicznych przed dniem wejścia w życie ustawy a diagnosty, który jest już zatrudniony przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie ustawy), przepisy są odpowiednie do zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów i nie wykraczają poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów. Odbycie jednodniowego szkolenia w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy zostało ujęte jako równoznaczne z ukończeniem szkolenia i zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego, o których mowa w art. 68g ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, z uwagi, że diagnosty, którzy są zatrudnieni już u przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów mogą wykorzystać wiedzę z zakresu przeprowadzania badań technicznych w celu realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, a także zapewnić, że ta procedura będzie mogła zostać realizowana w możliwie krótkim czasie po wejściu w życie ustawy.