



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-39-19

**Druk nr 3456**  
Warszawa, 7 maja 2019 r.

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

(-) Mateusz Morawiecki

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730 i 752) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1:
  - a) uchyla się pkt 6,
  - b) w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 13 w brzmieniu:

„13) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).”;
- 2) w art. 38:
  - a) w ust. 1 po pkt 3a dodaje się pkt 3b w brzmieniu:

„3b) protokół z ostatniej drogowej kontroli technicznej, jeżeli taka była przeprowadzona – w przypadku pojazdu kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczepy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągnika kołowego kategorii T<sub>5</sub> użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;”;
  - b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, w odniesieniu do pojazdu kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczepy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągnika kołowego kategorii T<sub>5</sub> użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu również dokument potwierdzający przeprowadzenie badania technicznego zawierający co najmniej:

    - 1) VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu;

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

- 2) numer rejestracyjny pojazdu i kraj rejestracji pojazdu;
- 3) miejsce i datę przeprowadzonego badania;
- 4) stwierdzone usterki i ich kategorie;
- 5) wynik badania technicznego;
- 6) aktualny termin ważności badania technicznego;
- 7) nazwę organu kontrolnego lub stacji kontroli pojazdów oraz podpis lub numer ewidencyjny diagnosty, który przeprowadził badanie techniczne.

2b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 2a, nie dotyczy kierującego nowym pojazdem w okresie od dnia jego pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu pierwszego okresowego badania technicznego.”;

- 3) w art. 81 w ust. 11 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) skierowany przez starostę po otrzymaniu:

- a) informacji, o której mowa w art. 54f ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- b) wniosku od organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczepy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągnika kołowego kategorii T<sub>5</sub> użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;”;

- 4) po art. 129f dodaje się art. 129fa–129fc w brzmieniu:

„Art. 129fa. 1. Pojazd wytypowany przez kontrolującego do sprawdzenia stanu technicznego w ramach kontroli ruchu drogowego podlega wstępnej drogowej kontroli technicznej, która jest przeprowadzana zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 131 ust. 1.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego w porozumieniu z Komendantem Głównym Policji planują i organizują wstępne drogowe kontrole techniczne pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> w taki sposób, aby łączna liczba tych kontroli obejmowała w każdym roku kalendarzowym co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 129fb. 1. W przypadku pojazdu kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczepy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągnika kołowego kategorii T<sub>5</sub> użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, kontrolujący może skierować ten pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną. Kierując pojazd na szczegółową drogową kontrolę

techniczną, uwzględnia się w szczególności potrzebę ustalenia, czy pojazd ten zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska.

2. Zakres szczegółowej drogowej kontroli technicznej, która ma być przeprowadzona, określa się w protokole drogowej kontroli technicznej.

3. Szczegółowa drogowa kontrola techniczna jest przeprowadzana zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 131 ust. 1 w:

- 1) mobilnej stacji kontroli drogowej,
  - 2) wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej obejmującym obszar o odpowiedniej powierzchni, na którym jest możliwa kontrola techniczna głównych układów w pojeździe odpowiedzialnych za bezpieczeństwo
- przy użyciu przyrządów kontrolno-pomiarowych niezbędnych do przeprowadzenia takiej kontroli, w szczególności przyrządów niezbędnych do oceny stanu hamulców i skuteczności ich działania, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu.

4. W przypadku skierowania pojazdu, o którym mowa w ust. 1, na szczegółową drogową kontrolę techniczną w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, kontrola ta jest przeprowadzana w możliwie najkrótszym czasie i w najbliższym wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej.

5. Wyniki szczegółowej drogowej kontroli technicznej zamieszcza się w protokole drogowej kontroli technicznej.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych stosowanych w mobilnej stacji kontroli drogowej oraz w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, uwzględniając zakres szczegółowej drogowej kontroli technicznej oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej oceny stanu technicznego pojazdów poddawanych tej kontroli.

Art. 129fc. 1. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, który posiada:

- 1) uprawnienia diagnosty, o których mowa w art. 84, albo
- 2) wykształcenie i praktykę, o których mowa w art. 84 ust. 2b, oraz odbył szkolenie dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych

– oraz nie rzadziej niż raz w ciągu dwóch kolejnych lat uczestniczy w warsztatach dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne.

2. Wojewódzki inspektor transportu drogowego, wojewódzki komendant Policji, Komendant Stołeczny Policji, Komendant-Rektor Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, komendant szkoły policyjnej, komendant oddziału Straży Granicznej i dyrektor Krajowej Szkoły Skarbowości, każdy w zakresie swojej właściwości:

- 1) mogą organizować szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych i warsztaty dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 3;
- 2) wydają zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych oraz zaświadczenia o ukończeniu warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) program szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych,
- 2) program warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne,
- 3) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych,
- 4) wzór zaświadczenia o ukończeniu warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne

– uwzględniając potrzebę zapewnienia równoważności tych szkoleń i warsztatów ze szkoleniami i warsztatami dla diagnostów, potrzebę osiągnięcia właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych oraz konieczność ujednolicenia wydawanych zaświadczeń.”;

5) w art. 131 w ust. 1:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, uwzględniając potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa i porządku podczas wykonywania kontroli ruchu drogowego oraz sprawnego jej przebiegu, a także konieczność należytej ochrony sposobu realizacji

zadań związanych z bezpieczeństwem państwa i ujednoczenia sporządzanych dokumentów, określi, w drodze rozporządzenia:”,

b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;”,

c) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) szczegółowe warunki udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego;”,

d) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wzory dokumentów stosowanych przy wykonywaniu kontroli ruchu drogowego.”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690 i 730) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 1:

a) uchyla się pkt 8,

b) dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).”;

2) w art. 54 w ust. 2 po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej raz w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wstępnych lub szczegółowych drogowych kontrolach technicznych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągników kołowych kategorii T<sub>5</sub> użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;”;

3) po art. 54c dodaje się art. 54d–54f w brzmieniu:

„Art. 54d. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego w zakresie wstępnych i szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągników kołowych kategorii T<sub>5</sub> użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy dotyczące zapewnienia koordynacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w odniesieniu do działań, o których mowa w art. 54e, oraz umożliwienia wymiany innych informacji z właściwymi punktami kontaktowymi w tym zakresie oraz udzielania im pomocy.

2. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Stołeczny Policji, komendanci oddziałów Straży Granicznej, dyrektorzy Izb Administracji Skarbowej oraz zarządcy dróg przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje, o których mowa w art. 54e, przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego lub za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej.

3. Przekazywanie informacji, o których mowa w art. 54e, odbywa się za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Przekazywane informacje powinny być podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu osobistego albo podpisu zaufanego.

4. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzory informacji, o których mowa w art. 54e, w formie dokumentów elektronicznych.

Art. 54e. W przypadku stwierdzenia podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej, że pojazd, o którym mowa w art. 54d ust. 1, niezarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska Główny Inspektor Transportu Drogowego powiadamia o wynikach kontroli:

1) państwo członkowskie Unii Europejskiej albo państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w którym pojazd ten jest zarejestrowany, oraz może zwrócić się do właściwego organu tego państwa o podjęcie działań

zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego tego pojazdu;

- 2) państwo inne niż wymienione w pkt 1, w którym pojazd jest zarejestrowany.

Art. 54f. W przypadku otrzymania od innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym informacji o konieczności podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 54d ust. 1, zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje tę informację staroście właściwemu ze względu na miejsce rejestracji tego pojazdu.”;

- 4) w art. 78 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Wysokość miesięcznego dodatku inspekcyjnego nie może zależeć od wyników wstępnych lub szczegółowych drogowych kontroli technicznych.”;

- 5) w art. 80 w ust. 2 w pkt 3 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) liczbę i kategorię usterek stwierdzonych w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczepach kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągnikach kołowych kategorii T<sub>5</sub> użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej.”;

- 6) w art. 82i ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzory danych przekazywanych do Rejestru w formie dokumentów elektronicznych.”;

- 7) w art. 89:

- a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Główny Inspektor Transportu Drogowego identyfikuje podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> na podstawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.”;

b) w ust. 5 pkt 5 i część wspólna otrzymują brzmienie:

„5) system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących:

- a) czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz
- b) stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>

– uwzględniając względną liczbę i wagę popełnianych naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz stwierdzanych podczas kontroli stanu technicznego usterek, a także potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.”.

**Art. 3.** Kontrolujący, o których mowa w art. 129fc ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, są obowiązani do odbycia pierwszych warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 4.** 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi:

- 1) dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego – 2 776 400,00 zł, z czego:
  - a) w 2019 r. – 0 zł,
  - b) w 2020 r. – 303 000,00 zł,
  - c) w 2021 r. – 302 700,00 zł,
  - d) w 2022 r. – 304 700,00 zł,
  - e) w 2023 r. – 306 800,00 zł,
  - f) w 2024 r. – 308 900,00 zł,
  - g) w 2025 r. – 311 000,00 zł,
  - h) w 2026 r. – 312 900,00 zł,
  - i) w 2027 r. – 313 200,00 zł,
  - j) w 2028 r. – 313 200,00 zł;
- 2) dla wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego – łącznie 53 535 100,00 zł, z czego:
  - a) w 2019 r. – 0 zł,
  - b) w 2020 r. – 5 804 600,00 zł,
  - c) w 2021 r. – 5 840 400,00 zł,

- d) w 2022 r. – 5 877 500,00 zł,
- e) w 2023 r. – 5 914 900,00 zł,
- f) w 2024 r. – 5 952 000,00 zł,
- g) w 2025 r. – 5 989 200,00 zł,
- h) w 2026 r. – 6 026 500,00 zł,
- i) w 2027 r. – 6 063 600,00 zł,
- j) w 2028 r. – 6 066 400,00 zł.

2. Maksymalny limit wydatków każdego z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego na dany rok budżetowy wynosi 1/16 kwot, o których mowa w ust. 1 pkt 2.

3. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o których mowa w ust. 1 pkt 1, oraz wdraża mechanizm korygujący, o którym mowa w ust. 5.

4. Właściwy dla wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego wojewoda monitoruje wykorzystanie limitu wydatków określonego na podstawie ust. 2 oraz wdraża mechanizm korygujący, o którym mowa w ust. 6.

5. W przypadku zagrożenia lub przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego w ust. 1 pkt 1, stosuje się mechanizm korygujący polegający na zmniejszeniu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy.

6. W przypadku zagrożenia lub przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego na podstawie ust. 2, stosuje się mechanizm korygujący polegający na zmniejszeniu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy.

**Art. 5.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2014/47/UE”.

Przedmiotem regulacji dyrektywy 2014/47/UE jest drogowa kontrola techniczna pojazdów wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób, tj. pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą, pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu ładunków i mających maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, przyczep o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz ciągników kołowych użytkowanych głównie na drogach publicznych do komercyjnego drogowego transportu towarów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h. W powyższym zakresie przepisy dyrektywy 2014/47/UE regulują w szczególności system drogowych kontroli technicznych, procedury kontrolne oraz współpracę i wymianę informacji między państwami członkowskimi Unii Europejskiej (UE) dotyczących stwierdzenia w pojeździe poważnych lub niebezpiecznych usterek.

Przedmiotowy projekt ustawy zapewni zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczyni się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. Drogowe kontrole techniczne są kluczowym elementem niezbędnym do osiągnięcia trwałego wysokiego poziomu zdolności do ruchu pojazdów użytkowych, w całym okresie ich użytkowania. Kontrole te przyczyniają się również do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów oraz do zapobiegania nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym związanej z różnymi poziomami kontroli stosowanymi przez poszczególne państwa członkowskie UE.

W celu wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE wprowadza się zmiany w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990,

z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.).

W projektowanej zmianie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadzono obowiązek posiadania przez kierowcę protokołu ostatniej drogowej kontroli technicznej, jeżeli taka była przeprowadzona – w przypadku pojazdu kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczepy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągnika kołowego kategorii T<sub>5</sub> użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy. Jednocześnie w odniesieniu do wyżej wymienionych kategorii pojazdów objętych dyrektywą 2014/47/UE wprowadzono obowiązek posiadania przez kierującego pojazdem zarejestrowanym za granicą a uczestniczącym w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dokumentu potwierdzającego przeprowadzenie badania technicznego zawierającego co najmniej numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu, numer rejestracyjny pojazdu i kraj rejestracji pojazdu, miejsce i datę przeprowadzonego badania, stwierdzone usterki i ich kategorie, wynik badania technicznego, aktualny termin ważności badania technicznego, nazwę organu kontrolnego lub stacji kontroli pojazdów oraz podpis lub numer ewidencyjny diagnosty, który przeprowadził badanie techniczne. Obowiązek ten nie dotyczy kierującego pojazdem nowym w okresie od dnia jego pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu pierwszego okresowego badania technicznego, ponieważ nowe pojazdy, zgodnie z art. 81 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, nie przechodzą przed pierwszą rejestracją badań technicznych, w związku z czym, w takim przypadku dokument potwierdzający przeprowadzenie badania technicznego nie będzie dostępny. Powyższe stanowi wdrożenie art. 7 dyrektywy 2014/47/UE (art. 1 pkt 2 projektu).

Natomiast dodanie w art. 81 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym pkt 2a lit. a jest konsekwencją regulacji zawartej w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dotyczącej podjęcia działań następczych, tj. działań zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu lub przyczepy, wobec pojazdów zarejestrowanych w Rzeczypospolitej Polskiej, w przypadku informacji przekazanych od państw członkowskich UE o wykrytych w nich usterkach. Dodawany przepis pozwala staroście na kierowanie na dodatkowe badania techniczne ww. pojazdów (art. 1 pkt 3 projektu). Przepis projektowany w art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b

uprawnia starostę – na wniosek organu kontroli ruchu drogowego – do skierowania pojazdu kategorii objętej dyrektywą 2014/47/UE na dodatkowe badanie techniczne.

W projekcie dodano także obowiązek, aby Główny Inspektor Transportu Drogowego w porozumieniu z Komendantem Głównym Policji planowali i organizowali wstępne drogowe kontrole techniczne pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> w taki sposób, aby łączna liczba tych kontroli obejmowała w każdym roku kalendarzowym co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Powyższa regulacja stanowi realizację art. 5 dyrektywy 2014/47/UE określającego odsetek pojazdów, które należy poddać wstępnej kontroli (art. 1 pkt 4 projektu – art. 129fa ust. 2).

W projekcie został określony system drogowych kontroli technicznych obejmujący wstępne drogowe kontrole techniczne (art. 129fa ust. 1) oraz tam, gdzie okaże się to konieczne – szczegółowe drogowe kontrole techniczne. Na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, kontrolujący podejmuje decyzję o skierowaniu pojazdu kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczepy kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągnika kołowego kategorii T<sub>5</sub> użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy na szczegółową drogową kontrolę techniczną, biorąc pod uwagę, w szczególności, potrzebę ustalenia, czy pojazd ten zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska. Szczegółowe drogowe kontrole techniczne przeprowadza się w mobilnych stacjach kontroli drogowej, przy użyciu systemu przyrządów niezbędnych do przeprowadzenia takiej kontroli lub w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej. Wyznaczony punkt przeprowadzania kontroli drogowej obejmuje obszar, na którym będzie możliwa kontrola techniczna głównych układów w pojeździe odpowiedzialnych za bezpieczeństwo. Kontrola drogowa będzie przeprowadzana przy użyciu przyrządów kontrolno-pomiarowych niezbędnych do przeprowadzenia takiej kontroli, w szczególności przyrządów niezbędnych do oceny stanu hamulców, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu silnikowego lub przyczepy (art. 1 pkt 4 projektu – art. 129fb ust. 3). Zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE wyznaczony punkt przeprowadzania kontroli drogowej oznacza określony obszar przeprowadzania wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, na którym mogą być

zainstalowane w sposób trwały przyrządy do przeprowadzania badań. Przewiduje się, że punkty przeprowadzania kontroli drogowej będą wyznaczane stosownie do potrzeb przez poszczególne uprawnione służby kontrolne. Punkty te będą usytuowane w miejscach określonych według potrzeb wyżej wymienionych służb, możliwości technicznych i warunków umożliwiających przeprowadzanie kontroli (np. przy drogach, na parkingach), przy przyjęciu zasady, iż do minimum zostaną ograniczone uciążliwości dla kierujących pojazdami w zakresie lokalizacji tych punktów. Oznacza to, że punkty nie będą miały stałej lokalizacji. W takich punktach służby kontrolne powinny mieć możliwość rozstawienia mobilnego sprzętu kontrolnego i przeprowadzenia szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Wyznaczony punkt przeprowadzania kontroli drogowej nie będzie organizowany w ramach stacji kontroli pojazdów. Właścicielami mobilnych przyrządów kontrolno-pomiarowych będą poszczególne służby uprawnione do prowadzenia drogowej kontroli technicznej. Czynności kontrolne będą przeprowadzane wyłącznie przez pracowników służb kontrolnych.

Wykorzystanie mobilnych stacji kontroli drogowej skraca czas kontroli i zmniejsza koszty związane z kontrolą dla przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe, ponieważ szczegółowe kontrole mogą być przeprowadzane bezpośrednio w pasie drogi.

Należy zaznaczyć, iż szczegółowa drogowa kontrola techniczna nie będzie stanowiła badania technicznego pojazdu w rozumieniu przepisów o badaniach technicznych pojazdów. Na szczegółową drogową kontrolę techniczną będzie kierowany pojazd na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej. Kontrola ta będzie stanowiła fragment kontroli przeprowadzanej przez uprawnionego pracownika organu kontrolnego. Zakres szczegółowej drogowej kontroli technicznej, która ma być przeprowadzona w mobilnej stacji kontroli drogowej lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, określa się w protokole z drogowej kontroli stanu technicznego pojazdu. Zgodnie z art. 10 ust. 3 i 4 dyrektywy 2014/47/UE szczegółowa drogowa kontrola techniczna obejmuje pozycje wymienione w załączniku II, które uznano za niezbędne i istotne, w szczególności z uwzględnieniem bezpieczeństwa hamulców, opon, kół i podwozia, a także uciążliwości pojazdu. W przypadku gdy świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub protokół kontroli drogowej wskazuje, że w trakcie poprzednich trzech

miesiący przeprowadzono kontrolę jednej z pozycji wymienionych w załączniku II, funkcjonariusz służb kontrolnych, zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z późn. zm.), nie sprawdza tej pozycji, chyba że jest to uzasadnione istnieniem oczywistej usterki. Podczas czynności przeprowadzanych, czy to na mobilnej stacji czy w wyznaczonym punkcie obecny jest funkcjonariusz, a wyniki tej kontroli są ujawniane w protokole z drogowej kontroli technicznej.

Podkreślenia zatem wymaga, że przeprowadzana szczegółowa drogowa kontrola techniczna pojazdu nie będzie obejmować swym zakresem pełnego okresowego badania technicznego. Jest to badanie prowadzone w ramach kontroli drogowej, a nie wydawanie nowych uprawnień, czy też przedłużanie ważności dotychczasowych badań.

Projektowany art. 129fb ust. 6 przewiduje delegację do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu i określenia minimalnych wymagań w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych stosowanych w mobilnej stacji kontroli drogowej oraz w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, przy uwzględnieniu zakresu szczegółowej drogowej kontroli technicznej oraz potrzeby zapewnienia prawidłowej oceny stanu technicznego pojazdów poddawanych kontroli.

W ramach przepisów związanych z procedurami kontrolnymi wprowadza się obowiązek posiadania przez kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne odpowiedniego wykształcenia i kwalifikacji. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, który posiada uprawnienia diagnosty albo który posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę oraz odbył szkolenie dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych i nie rzadziej niż raz w ciągu dwóch kolejnych lat uczestniczył w warsztatach dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne. Dodano delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, aby w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych wydał rozporządzenie, w którym określi program szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych, program warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne oraz

wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych i wzór zaświadczenia o ukończeniu warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, uwzględniając potrzebę zapewnienia równoważności tych szkoleń i warsztatów ze szkoleniami i warsztatami dla diagnostów, potrzebę osiągnięcia właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych oraz konieczność ujednoczenia wydawanych dokumentów. Zgodnie z programem określonym na podstawie ww. rozporządzenia wojewódzki inspektor transportu drogowego, wojewódzki komendant Policji, Komendant Stołeczny Policji, Komendant – Rektor Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, komendant szkoły policyjnej, komendant oddziału Straży Granicznej, dyrektor Krajowej Szkoły Skarbowości, każdy w zakresie swojej właściwości, mogą organizować szkolenia dla kontrolujących i warsztaty dla kontrolujących (art. 1 pkt 4 projektu – art. 129fc).

Dodatkowo w art. 131 w ust. 1, w przepisie upoważniającym do wydania rozporządzenia, dodano, ze względu na specyfikę oraz charakter wykonywanych zadań, pkt 3a dotyczący szczególnych warunków wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów Służby Ochrony Państwa, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową oraz pkt 5, zgodnie z którym określone zostaną wzory dokumentów stosowanych przy wykonywaniu kontroli ruchu drogowego oraz wytyczne w ww. zakresie. W związku z dodaniem pkt 5 zmieniono brzmienie pkt 4, w którym określono tylko szczegółowe warunki udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego. Rozszerzenie delegacji ustawowej ma na celu uregulowanie w przepisach wykonawczych specyficznych kwestii dotyczących kontroli drogowej pojazdów służb specjalnych. Konieczność wprowadzenia odrębnych procedur dotyczących kontroli takich pojazdów ma na celu dostosowanie przepisów rozporządzenia do przepisów ustaw pragmatycznych ww. służb w zakresie obowiązku zapewnienia ochrony środków, form i metod realizacji zadań, zgromadzonych informacji oraz własnych obiektów i danych identyfikujących funkcjonariuszy tych służb. Konieczność zapewnienia takiej ochrony

wynika odpowiednio z przepisów ustawowych. Umożliwienie uregulowania w rozporządzeniu odrębnego trybu kontroli drogowej pojazdów ww. służb jest niezbędne w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony pojazdów służb używanych w szczególności do wykonywania zadań o charakterze operacyjno-rozpoznawczym i pojazdów specjalnych (art. 1 pkt 5 projektu).

W projektowanej zmianie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zapewnia się uczestnictwo Inspekcji Transportu Drogowego, co najmniej raz w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego UE lub innych państw członkowskich UE drogowych kontrolach technicznych zdolności do ruchu drogowego pojazdów (art. 2 pkt 2 projektu). Współpraca i wymiana najlepszych praktyk między państwami członkowskimi UE ma na celu zapewnienie możliwości osiągnięcia bardziej zharmonizowanego systemu drogowych kontroli technicznych w całej UE. Państwa członkowskie UE powinny więc, w miarę możliwości, prowadzić ściślejszą współpracę również podczas działań operacyjnych. Współpraca taka powinna obejmować organizację regularnych wspólnych drogowych kontroli technicznych.

Do zapewnienia skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi UE w każdym państwie powinien istnieć punkt kontaktowy do celów współpracy z innymi właściwymi organami. W projekcie wskazuje się, że zadania punktu kontaktowego wykonuje Główny Inspektor Transportu Drogowego, co stanowi realizację art. 17 dyrektywy 2014/47/UE. Punkt ten służyć ma wymianie informacji, w tym w zakresie powiadamiania o wynikach kontroli innych państw członkowskich UE w przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu, który nie został zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek w pojeździe silnikowym lub przyczepie, czyli usterek, które zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszają wymagania ochrony środowiska, niezarejestrowanym na terytorium UE, Główny Inspektor Transportu Drogowego powiadamia o wynikach kontroli państwo, w którym pojazd lub przyczepa są zarejestrowane (art. 2 pkt 3 – art. 54d).

Uregulowano również sposób przekazywania przez inne służby informacji dotyczących stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu, w celu przekazania ich państwu członkowskiemu UE, w którym pojazd jest zarejestrowany. Informacje te będą przekazywane przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego lub za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej.

Przekazanie informacji może zostać połączone z prośbą o podjęcie odpowiednich działań następczych. Zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE działania te mogą dotyczyć nakazu poddania pojazdu dalszym badaniom zdatności do ruchu drogowego. W projekcie ustawy ustalono tryb i sposób postępowania w przypadku otrzymania przez Rzeczpospolitą Polską prośby o podjęcie działań zmierzających do przeprowadzenia nowego badania zdatności do ruchu tego pojazdu lub przyczepy w stosunku do pojazdów zarejestrowanych w Rzeczypospolitej Polskiej (art. 2 pkt 3 – art. 54e i art. 54f).

W związku z koniecznością wdrożenia art. 8 ust. 3 dyrektywy 2014/47/UE dotychczasowy art. 78 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym został uzupełniony o przepis, zgodnie z którym wysokość miesięcznego dodatku inspekcyjnego inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego nie może zależeć od wyników wstępnych lub szczegółowych drogowych kontroli technicznych.

Ponadto kontrole powinny być wspomagane stosowaniem systemu oceny ryzyka. Dlatego w art. 89 został dodany ust. 4a wskazujący, że Główny Inspektor Transportu Drogowego identyfikuje podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> na podstawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L

300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.) wymaga, aby państwa członkowskie UE rozszerzyły system oceny ryzyka ustanowiony na mocy dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2006/22/WE”, w odniesieniu do wdrażania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, tak aby objął on inne konkretne dziedziny związane z transportem drogowym, w tym zdatność pojazdów użytkowych do ruchu drogowego. W konsekwencji do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE należy włączyć informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach.

Dodatkowo, w prowadzonej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji naruszeń, wprowadzono obowiązek gromadzenia w związku z przeprowadzoną kontrolą informacji o liczbie i wadze usterek wykrytych w pojazdach kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczepach kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ciągnikach kołowych kategorii T<sub>5</sub> użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy.

Projekt zakłada możliwość wymiany informacji między państwami członkowskimi UE dotyczących stwierdzenia w pojeździe poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu. Wdrożenie dyrektywy 2014/47/UE pozwoli na współpracę Inspekcji Transportu Drogowego z właściwymi organami kontroli innego państwa członkowskiego UE przy skoordynowanych drogowych kontrolach technicznych zdatności do ruchu drogowego pojazdów (art. 2 pkt 5 i 7 projektu).

W art. 3 wskazany został przepis przejściowy regulujący obowiązek odbycia pierwszych warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 4 projektu ustawy określa maksymalny limit wydatków Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego

stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy oraz określa mechanizmy korygujące, które będą wdrażane w przypadku zagrożenia lub przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków.

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod nr UC121.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów 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.) i nie podlega notyfikacji, o której mowa w tych przepisach.

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

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Aldona Wieczorek – Zastępca Dyrektora, tel. 22 630-12-40, e-mail: aldona.wieczorek@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 20.03.2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> UC 121</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wdrożenie dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87), zwanej dalej „dyrektywą 2014/47/UE”. Dyrektywę należy stosować od dnia 20 maja 2018 r.

Przedmiotem regulacji dyrektywy 2014/47/UE jest drogowa kontrola techniczna pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu osób – powyżej 9 osób łącznie z kierowcą – kategorie pojazdów M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>, pojazdów zaprojektowanych i wykonanych do przewozu ładunków i mających maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t – kategorie pojazdów N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub>, przyczep o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t – kategorie pojazdów O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> oraz ciągników kołowych – kategorii T<sub>5</sub> użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy. Pojazdy te zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) podlegają okresowym badaniom technicznym oraz dodatkowo w ramach kontroli ruchu drogowego mogą podlegać kontroli w zakresie stanu technicznego pojazdów.

Zgodnie z danymi zgromadzonymi w systemie CEPIK, według stanu na grudzień 2018 r. w Polsce zarejestrowanych jest ok. 22 tys. pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, ok. 91 tys. pojazdów kategorii M<sub>3</sub>, ok. 182 tys. pojazdów kategorii N<sub>2</sub>, ok. 550 tys. pojazdów kategorii N<sub>3</sub>, ok. 89 tys. przyczep kategorii O<sub>3</sub> i ok. 83 tys. przyczep kategorii O<sub>4</sub>. Aktualnie największą liczbę zarejestrowanych w Polsce pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> stanowią pojazdy w wieku od 10 do 20 lat. W przypadku pojazdów kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> największą liczbę stanowią przyczepy w wieku powyżej 20 lat.

Kontrole drogowe w zakresie stanu technicznego pojazdów w Polsce, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, są prowadzone przez Policję, Inspekcję Transportu Drogowego, Straż Graniczną, Służbę Celno-Skarbową oraz zarządców dróg.

Inspekcja Transportu Drogowego rocznie wykonuje średnio (średnia z lat 2015–2017) ok. 300 000 kontroli stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub>, zarejestrowanych w Polsce oraz zagranicznych, średnio zatrzymując ok. 13,5 tys. dowodów rejestracyjnych podczas tych kontroli. Pozostałe służby w latach 2015 i 2016 wykonały łącznie 263 260 kontroli stanu technicznego ww. kategorii pojazdów, co daje rocznie ok. 131 000 kontroli z zakresu stanu technicznego.

#### Kontrole stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> przeprowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego w latach 2015–2017

	2015	2016	2017	Średnia z lat 2015–2017
<b>Liczba kontroli stanu technicznego pojazdów – wykazów kontrolnych</b>	312 975	303 662	287 547	301 395
<b>Zatrzymane dowody rejestracyjne (ogółem k. drogowe)</b>	16 418	11 957	12 168	13 514

#### Kontrole stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, przeprowadzane przez inne niż Inspekcja Transportu Drogowego służby uprawnione do kontroli

	Liczba kontroli stanu technicznego w latach 2015 i 2016	Średnia roczna kontroli
Policja	130 390	65 195

Straż Graniczna	129 155	64 577,5
Służba Celna	3715	1857,5
<b>Suma</b>	<b>263 260</b>	<b>131 630</b>

Na podstawie powyższych danych wskazuje się, że obecnie w Polsce średniorocznie jest przeprowadzanych ok. 430 000 kontroli stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.

Wobec wyżej przedstawionych danych o liczbie zarejestrowanych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i liczbie prowadzonych kontroli wskazuje się, że obecnie przeprowadzane kontrole wyżej wymienionych pojazdów znacznie przekraczają wynikające z art. 5 ust. 1 dyrektywy 2014/47/UE minimum dotyczące liczby kontroli przeprowadzanych w danym roku kalendarzowym, co obrazuje poniższa tabela.

<b>Łączna liczba zarejestrowanych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub></b>	<b>1 018 797</b>		
<b>Łączna liczba kontroli pojazdów (zarejestrowanych na terytorium RP i pojazdów zagranicznych) kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> prowadzonych przez ITD</b>	312 975	303 662	287 547
<b>% przeprowadzonych kontroli w stosunku do zarejestrowanych pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub></b>	w 2015 r. 30%	w 2016 r. 29%	w 2017 r. 28%

## 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt ustawy ma na celu implementację dyrektywy 2014/47/UE. Proponowane zmiany przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenia emisji zanieczyszczeń przez podniesienie poziomu zdatności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania. Projekt zakłada możliwość wymiany informacji między państwami członkowskimi UE dotyczących stwierdzenia w pojeździe poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu. Wdrożenie dyrektywy 2014/47/UE pozwoli na współpracę Inspekcji Transportu Drogowego z właściwymi organami kontroli innego państwa członkowskiego przy skoordynowanych drogowych kontrolach technicznych zdatności do ruchu drogowego pojazdów. Działania te przyczynią się do zapobiegania nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym związanej z różnymi poziomami kontroli stosowanymi przez poszczególne państwa członkowskie.

Projekt zakłada wprowadzenie obowiązku posiadania przez kierowcę wykonującego przewóz drogowy protokołu najbardziej aktualnej drogowej kontroli technicznej, rozszerzenie stosowania systemu oceny ryzyka w zakresie liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach, a także wprowadzenie obowiązku, aby wstępne kontrole drogowie stanu technicznego pojazdów w każdym roku obejmowały co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych w Polsce.

W projekcie wprowadzono możliwość przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych w mobilnych stacjach kontroli drogowej i w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej. Wykorzystanie mobilnych stacji kontroli drogowej skraca czas kontroli i zmniejsza koszty związane z kontrolą dla przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowy, ponieważ szczegółowe kontrole mogą być przeprowadzane bezpośrednio w pasie drogi.

Kontrola prowadzona z użyciem ww. urządzeń umożliwi wnikliwą ocenę poszczególnych układów, m.in. układu hamulcowego, kierowniczego i zawieszenia pojazdu, co przy kontroli organoleptycznej w wielu przypadkach możliwe jest w ograniczonym zakresie.

Obecnie w posiadaniu Inspekcji Transportu Drogowego są trzy mobilne stacje kontroli pojazdów. Trzecia mobilna stacja kontroli pojazdów została oddana do użytku w styczniu 2019 r.

Dane statystyczne z kontroli przeprowadzonych z wykorzystaniem mobilnej stacji kontroli w okresie od stycznia do końca października 2017 r. również potwierdzają wyżej opisany wpływ na wyniki kontroli. Na terenie województwa dolnośląskiego, które posiada mobilną stację kontroli drogowej, w badanym okresie inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego we Wrocławiu przeprowadzili łącznie 6231 kontroli stanu technicznego, w wyniku których zatrzymano 443 dowody rejestracyjne (7,1% skuteczności kontroli). Jednocześnie przeprowadzono kontrole z wykorzystaniem mobilnej stacji kontroli drogowej, podczas których skontrolowano 674 pojazdy. Na podstawie ww. działań zatrzymano 465 dowodów rejestracyjnych (68,9% skuteczności kontroli), co jednoznacznie wskazuje, że kontrole przeprowadzane z jej wykorzystaniem znacząco podnoszą poziom i skuteczność podejmowanych działań, a odzwierciedleniem tego jest liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych.

Podobne urządzenie posiada również Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy, gdzie także widoczny jest zdecydowany wpływ tego typu urządzeń na wyniki kontroli.

Jak wynika z powyższego oraz z zawartych poniżej w tabeli wyników, pomimo wiedzy specjalistycznej, umiejętności oraz doświadczenia inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, wielu usterek nie można ostatecznie potwierdzić w trakcie rutynowych kontroli. Jedynie specjalistyczne przyrządy, w które są wyposażone mobilne stacje kontroli drogowej, umożliwiają szczegółową kontrolę konkretnych podzespołów pojazdów poruszających się po drogach, co ma niebagatelny

wpływ na bezpieczeństwo wszystkich ich użytkowników.

województwo	dolnośląskie	kujawsko-pomorskie
Liczba kontroli stanu technicznego	<b>6231</b>	<b>11 273</b>
Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych	<b>443</b>	<b>675</b>
Skuteczność	<b>7,1%</b>	<b>6%</b>
Liczba kontroli z użyciem mobilnej stacji kontroli drogowej	<b>674</b>	<b>590</b>
Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych	<b>465</b>	<b>136</b>
Skuteczność	<b>69%</b>	<b>23%</b>

Na podstawie danych uzyskanych z dwóch mobilnych stacji kontroli drogowej należy stwierdzić, że średnia liczba szczegółowych kontroli stanu technicznego z wykorzystaniem tych stacji w latach 2015–2017 wynosiła rocznie ok. 1532 kontrole. Przekładając te wyniki na kontrole z wykorzystaniem planowanych do zakupu mobilnych stacji kontroli drogowej, należy zakładać, że kontrole prowadzone z wykorzystaniem 16 mobilnych stacji kontroli drogowej osiągną liczbę ok. 24,5 tys. kontroli rocznie.

Liczba kontroli stanu technicznego pojazdów przeprowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej w latach 2015–2018						
Rok	2015	2016	2017	2018 (I półrocze)	Średnia z lat 2015–2017	Przewidywana średnia dla 16 MSK
Liczba kontroli	1580	1751	1264	455	1531,67	24 506,72

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W państwach członkowskich UE dąży się do harmonizacji zasad dotyczących drogowych kontroli technicznych zdolności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się w Unii.

Drogowe kontrole techniczne są kluczowym elementem niezbędnym do osiągnięcia trwałego wysokiego poziomu zdolności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania. Kontrole te przyczyniają się nie tylko do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów, ale również do zapobiegania nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym związanej z różnym zakresem kontroli stosowanym przez poszczególne państwa członkowskie.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Stosowanie nowo wprowadzonych zasad dotyczących drogowych kontroli technicznych. Prowadzenie punktu kontaktowego.
wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego (WITD)	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Stosowanie nowo wprowadzonych zasad dotyczących drogowych kontroli technicznych.
wojewódzcy komendanci Policji i Komendant Stołeczny Policji	17	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Stosowanie nowo wprowadzonych zasad dotyczących drogowych kontroli technicznych.
dyrektorzy Izb Administracji Skarbowej	16		jw.
komendanci oddziałów Straży Granicznej	9		jw.
zarządcy dróg	2876		jw.
starostowie	380	Krajowy Rejestr Urzędowy	Kierowanie na dodatkowe

		Podziału Terytorialnego Kraju TERYT	badania techniczne po uzyskaniu informacji od GITD o usterkach w pojeździe i konieczności podjęcia działań następczych.
profesjonaliści związani z transportem drogowym, czyli kierowcy zawodowi, przedsiębiorcy transportu drogowego	Ok. 1 mln osób	Raport z 2013 r. pt. „Transport pod lupą” – Europejski Program Modernizacji Polskich Firm	Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów poprzez podniesienie poziomu zdadności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania.

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został szeroko skonsultowany, w szczególności z organami administracji, których dotyczy (GITD, WITD, Policja), organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników i kierowców zawodowych oraz z przedstawicielstwami pracowniczymi w Inspekcji Transportu Drogowego, w szczególności ze związkami zawodowymi.

Projekt pismem z dnia 28 maja 2018 r. został przekazany do konsultacji społecznych następującym podmiotom:

1. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność;
2. Krajowa Izba Gospodarcza;
3. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce;
4. Związek Zawodowy Kierowców RP;
5. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
6. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
7. Pracodawcy Transportu Publicznego;
8. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
9. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
10. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
11. Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych;
12. Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
13. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego;
14. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
15. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR;
16. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS;
17. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
18. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA;
19. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
20. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
21. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych;
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji;
23. Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
24. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Laboratorium Badawcze w Kłudzienku;
25. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa;
26. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
27. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
28. Związek Pracodawców Motoryzacji;
29. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
30. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich;
31. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
32. Związek Dilerów Samochodów;
33. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
34. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych;
35. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa;
36. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal;
37. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny;
38. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM);
39. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych;
40. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR);
41. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej;
42. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu;
43. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie;

44. TÜV Rheinland Polska;
45. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska;
46. Wydział Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach;
47. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu);
48. Rada Dialogu Społecznego;
49. Polska Unia Transportu;
50. Stowarzyszenie Rzeczników Samochodowych EKSPERTMOT;
51. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;
52. Główny Inspektorat Transportu Drogowego;
53. Instytut Transportu Samochodowego;
54. Transportowy Dozór Techniczny.

Uwagi podmiotów zostały omówione w raporcie z konsultacji.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
<b>Dochody ogółem</b>		0	1,74	1,90	1,91	1,93	1,95	1,97	1,98	1,99	2,00	17,37
budżet państwa		0	0,30	0,33	0,33	0,33	0,33	0,34	0,34	0,34	0,34	2,98
JST												
ZUS		0	1,08	1,18	1,19	1,20	1,21	1,22	1,23	1,24	1,25	10,80
FP		0	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,87
NFZ		0	0,27	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31	2,72
<b>Wydatki ogółem</b>		0	6,11	6,14	6,18	6,22	6,26	6,3	6,34	6,38	6,38	56,31
budżet państwa		0	6,11	6,14	6,18	6,22	6,26	6,3	6,34	6,38	6,38	56,31
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>		0	-4,37	-4,24	-4,26	-4,29	-4,31	-4,33	-4,36	-4,38	-4,38	-38,92
budżet państwa		0	-4,37	-4,24	-4,26	-4,29	-4,31	-4,33	-4,36	-4,38	-4,38	-38,92
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Wydatki wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i GITD związane z wdrożeniem dyrektywy 2014/47/UE zostaną pokryte z budżetu państwa.
---------------------	---

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana regulacja, w kontekście finansowym, nie będzie miała wpływu na wojewódzkich komendantów Policji, Komendanta Stołecznego Policji, komendantów oddziałów Straży Granicznej, dyrektorów Izb Administracji Skarbowej oraz zarządców dróg. Koszty szkoleń osób przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne będą ponoszone odpowiednio przez każdą ze służb uprawnionych do przeprowadzania takiej kontroli.</p> <p>Inspekcja Transportu Drogowego prowadzi projekt pn. „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”, który ma na celu zwiększenie efektywności prowadzonych przez nią działań kontrolnych. W ramach prowadzonego projektu planuje się zakup sprzętu i wyposażenia dla 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.</p> <p>Przedmiotowy projekt pozwoli na skuteczne i efektywne realizowanie wymagań stawianych przez dyrektywę 2014/47/UE.</p> <p>Przedmiotowy projekt w dniu 31 maja 2016 r. został uwzględniony w Wykazie Projektów Zidentyfikowanych dla POIiŚ (WPZ) pod nr 3.1–58. W dniu 30 czerwca 2016 r. zawarto dla projektu Umowę dotyczącą przygotowania projektu pozakonkursowego (Pre-umowę). Beneficjentem projektu jest GITD. Projekt „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”, znajduje się w fazie realizacji.</p>
--	---

Zakres rzeczowy projektu obejmuje:

1. Zakup 64 samochodów typu furgon ze specjalistycznym wyposażeniem.  
W ramach przedmiotowego zadania planuje się zakup samochodów ze specjalną zabudową i wyposażeniem pozwalającym inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego na przeprowadzanie wnikliwych kontroli.
2. Zakup 16 mobilnych stacji kontroli drogowej wraz z pojazdem do przewożenia. W ramach zadania zaplanowano nabycie mobilnych stacji kontroli drogowej, będących w pełni automatycznymi urządzeniami służącymi do dokładnej kontroli stanu technicznego pojazdów na drodze, porównywalnej do tradycyjnego badania na stacji diagnostycznej wraz ze szkoleniem inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie diagnostyki samochodowej. Mobilne stacje kontroli drogowej mają służyć poprawie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ochronie środowiska.
3. Zakup 64 zestawów kontrolnych do kontroli tachografów.

Zadanie obejmuje zakup zaawansowanych technologicznie urządzeń umożliwiających kontrolę systemu tachografu cyfrowego oraz systemów i układów pojazdu.

W zakresie postępowania o zamówienie publiczne na „Zakup mobilnych jednostek diagnostycznych” planuje się podpisanie umowy z wykonawcą wyłonionym w przedmiotowym postępowaniu w 2019 r., zaś odbiór mobilnych jednostek diagnostycznych rozpocznie się w 2020 r. Wyżej wymieniony projekt jest realizowany w oparciu o środki pochodzące z funduszy unijnych. Środki te zostały już zarezerwowane w budżecie środków unijnych. Budżet państwa będzie obciążony kosztami projektu w wysokości 15% wartości całego przedsięwzięcia, w ramach współfinansowania projektów unijnych. Pozostała część zostanie sfinansowana ze środków unijnych. Wartość całego projektu wynosi 62 mln zł.

Projekt jest realizowany w ścisłej współpracy z wojewódzkimi inspektoratami transportu drogowego. Każdy z nich zostanie wyposażony w: jedną mobilną stację kontroli drogowej, 4 furgony kontrolne i 4 zestawy kontrolne. W ramach przedmiotowego projektu wyłoniony wykonawca będzie zobowiązany do zrealizowania szkoleń dla 250 inspektorów wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego w zakresie obowiązującym dla diagnostów samochodowych.

#### **Wzrost zatrudnienia związany z wykorzystaniem mobilnych stacji diagnostycznych**

Podczas prac nad projektem przeanalizowano posiadany zasób kadrowy i zakres obowiązków pracowników Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego i nie znaleziono możliwości ich reorganizacji. W związku z czym nie jest możliwe prawidłowe wykonywanie przez Inspekcję Transportu Drogowego zadań nakładanych przedmiotowym projektem bez jednoczesnego zwiększenia stanu zatrudnienia.

Biorąc pod uwagę stale przybywające nowe zadania, jakie otrzymuje Inspekcja Transportu Drogowego, takie jak kontrola wynikająca chociażby z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz rotację pracowników Inspekcji Transportu Drogowego, zakładany wzrost liczby zatrudnienia jest konieczny. Warto również wskazać, że wzrost liczby pojazdów używanych do przewozu rzeczy czy osób przekłada się na zwiększenie liczby kontroli, jaka jest zakładana w Krajowej Strategii Kontroli dotyczącej kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy, czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, gdzie znaczący udział w jej realizacji przypada na Inspekcję Transportu Drogowego. Stosownie do ww. strategii podział zadań kontrolnych na poszczególne organy uprawnione do kontroli, biorąc pod uwagę rok 2017, przedstawiał się następująco:

1. Kontrole drogowe:
  - Inspekcja Transportu Drogowego – 66%,
  - Policja – 21%,
  - Straż Graniczna – 6,5%,
  - Służba Celna (Krajowa Administracja Skarbowa) – 6,5%;
2. Kontrole w siedzibie przedsiębiorcy:
  - Inspekcja Transportu Drogowego – 75%,
  - Państwowa Inspekcja Pracy – 25%.

Zakładany wzrost etatów w poszczególnych wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego zakłada zatrudnienie osób posiadających odpowiednie kwalifikacje umożliwiające przeprowadzanie kontroli zgodnie z proponowanymi przepisami ustawowymi. Stosownie do przepisów ustawy zmieniającej, aby przeprowadzać kontrole szczegółowe należy posiadać odpowiednie wykształcenie wyższe techniczne i doświadczenie. Dlatego też przesunięcia osobowe inspektorów z obecnie wykonywanych kontroli do kontroli przeprowadzanych na mobilnych stacjach kontroli drogowej nie będą możliwe w każdym przypadku.

Jedynie niektóre z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego dysponują pracownikami posiadającymi wiedzę i praktykę umożliwiającą podjęcie i realizację nowych obowiązków. Posiadane zasoby kadrowe i liczba nowych zadań Inspekcji Transportu Drogowego powodują, że skierowanie tych osób do realizacji zadań w zakresie prowadzenia szczegółowych kontroli stanu technicznego pojazdów oznaczałyby konieczność istotnego ograniczenia lub nawet całkowitego zaprzestania realizacji czynności inspekcyjnych w innych dziedzinach, jak np. kontroli posiadania zezwoleń przez przewoźników zagranicznych (w szczególności z państw spoza UE), przestrzegania przez te podmioty warunków wykonywania przewozów kabotażowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na które to zadania kładziony jest szczególny nacisk, w związku z potrzebą ochrony polskiej branży sektora usług transportowych przed nieuczciwą konkurencją.

Przesunięcie części pracowników wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego do realizacji zadań przewidzianych dyrektywą 2014/47/UE jest niemożliwe, bez ograniczania pozostałej aktywności inspekcyjnej.

Wobec powyższego brak jest możliwości zapewnienia realizacji zadań przewidzianych projektem ustawy przy wykorzystaniu dotychczasowych zasobów kadrowych Inspekcji Transportu Drogowego, w związku z czym konieczne jest zatrudnienie dodatkowych pracowników.

### **Koszty związane ze wzrostem zatrudnienia w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego**

Zakłada się wzrost zatrudnienia w każdym wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego w związku z koniecznością prawidłowego wykorzystywania sprzętu (mobilne stacje kontroli drogowej) planowanego do zakupu w ramach projektu pn. „Wzmocnienie Potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020.

Przyjęte założenia:

1. Wzrost zatrudnienia w każdym wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego począwszy od roku 2020 o 3 etaty (łącznie 48 etatów – stanowiska inspektorskie).
2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 2,5 mnożnika kwoty bazowej dla każdego etatu. Przyjęto, że dodatek inspekcyjny zostanie sfinansowany w ramach tej wartości.
3. Doliczono dodatek stażowy 13% w roku 2020 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%.
4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród na poziomie 3%.
5. Doliczono koszty z tytułu pracy w godzinach nocnych. Na potrzeby planowania przyjęto założenie, że 1/3 godzin pracy (56 godzin w miesiącu) zostanie przepracowana w porze nocnej przy stawce godzinowej za pracę w porze nocnej w wysokości 2,50 zł.
6. Doszacowano koszty z tytułu nadgodzin. Na potrzeby planowania przyjęto założenie przepracowania w godzinach nadliczbowych przez każdego pracownika średnio 42 godziny rocznie.
7. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenia rocznego począwszy od roku 2021 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.
8. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.
9. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne i Fundusz Pracy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.

### Koszty utrzymania sprzętu

Przyjęto roczny koszt utrzymania mobilnej stacji kontroli drogowej na poziomie 30 000 zł, w tym koszty ubezpieczeń, przeglądów serwisowych, zakupu ogumienia, wymiany oleju. Planowane wydatki w skali roku dla 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego wynoszą 480 000 zł.

Koszty utrzymania stanowisk pracy:

- a) koszt utworzenia stanowiska pracy – 7000 zł, w tym:
  - umundurowanie z wyposażeniem inspektorskim,
  - wyposażenie meblowe,
  - sprzęt komputerowy,
- b) koszt roczny utrzymania stanowiska pracy – 20 000 zł, w tym:
  - koszty uzupełnienia umundurowania, wymiana zużytego/zepsutego sprzętu inspektorskiego,
  - czynsze, media, opłaty eksploatacyjne,
  - posiłki energetyczne i woda,
  - zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia

- komórkowa i stacjonarna,
- koszt odtworzenia sprzętu komputerowego,
- koszty delegacji.

Łączne dodatkowe wydatki budżetowe w okresie 10-letnim, związane z wdrożeniem dyrektywy 2014/47/UE, wynoszą ok. 3 345 943,75 zł dla każdego z 16 wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, tj. łącznie 53 535 100 zł. Wydatki będą realizowane w ramach części budżetowej 85 – Budżety Wojewodów.

Skalkulowane koszty wynikające z wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE dla WITD przedstawia załącznik nr 1 do OSR.

Zatrudnienie dodatkowych pracowników na stanowiskach inspektorskich jest konieczne, aby zapewnić obsługę mobilnych stacji kontroli drogowych. Zatrudnienie dodatkowych inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego wynika również z faktu, że osoby przeprowadzające szczegółowe kontrole stanu technicznego muszą legitymować się kwalifikacjami odpowiadającymi wymogom dla diagnostów samochodowych. To z kolei wymaga zatrudnienia osób o odpowiednich kwalifikacjach i zagwarantowania im stosownego wynagrodzenia. W związku z czym potrzebnych jest minimum 3 inspektorów, przeszkolonych w obsłudze stacji.

Biorąc pod uwagę planowany zakres zadań, wymaganą wiedzę ekspercką i doświadczenie, a także realia rynku pracy, zaproponowany poziom wynagrodzenia jest uzasadniony.

Należy zauważyć, że wobec korzystnej dla pracowników sytuacji na rynku pracy, osoby mające wykonywać czynności w zakresie szczegółowej kontroli technicznej pojazdów po przeszkoleniu i uzyskaniu stosownych uprawnień bardzo często nie są już zainteresowane dalszą pracą w organach Inspekcji Transportu Drogowego z uwagi na niskie wynagrodzenie inspektorów. Pracownicy z uprawnieniami diagnostów samochodowych są poszukiwani na rynku pracy. Osobom tym trzeba zatem zagwarantować wyższe wynagrodzenie, albowiem w przeciwnym razie inspektorzy w ogóle nie będą zainteresowani podejmowaniem tego rodzaju szkolenia i zdawaniem egzaminu, a wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego nie znajdą osób chętnych do pracy, które spełniałyby wymagania do realizacji przedmiotowych czynności.

Mobilne stacje kontroli drogowej stanowią dodatkowe wyposażenie dla każdego wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego, dlatego też konieczne jest zatrudnienie dodatkowych pracowników do ich obsługi, a więc faktyczny wzrost liczby posiadanych przez nie etatów.

#### Punkt kontaktowy

Wyznaczenie GITD jako punktu kontaktowego do przekazywania informacji dotyczących drogowych kontroli technicznych zdolności do ruchu drogowego pojazdów dotyczących powiadamiania o wynikach kontroli państw członkowskich UE w przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu, spowoduje konieczność zatrudnienia dodatkowo 3 osób, których zadaniem będzie obsługa tego punktu.

Osoby do obsługi punktu kontaktowego muszą posługiwać się biegle językiem angielskim w celu prowadzenia niezbędnej korespondencji w ramach tego punktu. Na rynku pracy osoby posiadające odpowiedni stopień znajomości danego języka są poszukiwane i aby mieć możliwość zatrudnienia takich osób, proponowane wynagrodzenie powinno być konkurencyjne do tych oferowanych na rynku.

Jako punkt kontaktowy GITD będzie obowiązany do przekazywania odpowiednim punktom kontaktowym innych państw członkowskich UE informacji o badaniach stanu technicznego pojazdów zarejestrowanych w ich krajach. Nie będą to tylko wyniki kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, ale również wszystkich innych służb kontroli, tj. komendantów wojewódzkich Policji, Komendanta Stołecznego Policji, Komendanta Głównego Straży Granicznej i dyrektorów Izb Administracji Skarbowej.

#### **Koszty związane ze wzrostem zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego**

Zakłada się wzrost zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego związany z utworzeniem punktu kontaktowego do wymiany danych dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów.

Przyjęte założenia:

#### Koszty zatrudnienia

1. Wzrost zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego począwszy od 2020 roku o 3 etaty.
2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 2,3 mnożnika kwoty bazowej dla każdego

	<p>etatu.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Doliczono dodatek stażowy 13% w roku 2020 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%.</li> <li>4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród na poziomie 3%.</li> <li>5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2021 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni.</li> <li>6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.</li> <li>7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne i Fundusz Pracy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% i 2,45%.</li> </ol> <p>Koszty utrzymania stanowisk pracy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) koszt utworzenia – 7000 zł,</li> <li>b) koszt roczny utrzymania stanowiska pracy – 20 000 zł, w tym: <ul style="list-style-type: none"> <li>– koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne,</li> <li>– koszty szkoleń, dofinansowanie języków,</li> <li>– koszt odtworzenia sprzętu komputerowego,</li> <li>– zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna.</li> </ul> </li> </ol> <p>Skalkulowane koszty wynikające z wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE dla Głównego Inspektoratu Transport Drogowego przedstawia załącznik nr 2 do OSR.</p> <p>Łączne dodatkowe wydatki budżetowe dla Głównego Inspektoratu Transport Drogowego w okresie 10-letnim, związane z wdrożeniem dyrektywy 2014/47/UE, wynoszą 2 776 400 zł. Wydatki będą realizowane w ramach części budżetowej 39 – Transport.</p> <p><b>Centralna Ewidencja Naruszeń</b></p> <p>Rozszerzenie systemu teleinformatycznego – centralnej ewidencji naruszeń – o dodatkową kategorię nie będzie generować kosztów, gdyż nastąpi na podstawie obowiązującej umowy w sprawie utrzymania systemu teleinformatycznego, która przewiduje wprowadzanie ewentualnych zmian do tego systemu.</p> <p>Podsumowanie</p> <p>Łączne dodatkowe wydatki budżetowe dla Inspekcji Transportu Drogowego w okresie 10-letnim, związane z wdrożeniem dyrektywy 2014/47/UE, wynoszą 56 311 500 zł, w tym część budżetowa 85 – 53 535 100 zł, a część budżetowa 39 – 2 776 400 zł.</p>
--	---

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe		0	2,45	2,68	2,73	2,82	24,53
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Zapewnienie uczciwej konkurencji w transporcie drogowym, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów.</p> <p>Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw. Podmioty będące w posiadaniu pojazdów podlegających kontroli, których stan techniczny nie budzi zastrzeżeń, nie odczują wejścia w życie nowych przepisów. Koszty eksploatacji pojazdu, w tym terminowych przeglądów oraz napraw, są wliczone przez przedsiębiorstwa w koszty działalności.</p> <p>Wyeliminowanie z rynku pojazdów w złym stanie technicznym przez prowadzenie działań kontrolnych na terenie całego kraju w stosunku do podmiotów krajowych oraz międzynarodowych wpłynie także pozytywnie na uczciwą konkurencję, ponieważ może wpłynąć na prowadzenie działalności przez podmioty przestrzegające m.in. wykonywania obowiązkowych przeglądów technicznych czy zasad wymiany części zamiennych pojazdu, które w wyniku eksploatacji podczas awarii mogą wpłynąć na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, jak i osób postronnych.</p> <p>Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na zwiększenie czasu prowadzonych drogowych kontroli stanu technicznego. Obecnie drogowa</p>						

		kontrola techniczna pojazdów trwa od 15 do 20 minut. Drogowa kontrola techniczna pojazdów, przeprowadzana z wykorzystaniem mobilnej stacji kontroli drogowej, obejmująca sprawdzenie wszystkich układów w pojeździe, trwa od 45 do 60 minut. Przewidywana średnia liczba kontroli stanu technicznego, która będzie prowadzona z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej, wynosi 24 506,72 kontroli rocznie. Wobec powyższych danych przewidywana liczba roboczogodzin, w których będą kontrolowani przedsiębiorcy (krajowi – 69 564 zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i zagraniczni – 39 264 licencji) w danym roku wynosi statystycznie 0,20 roboczogodzin rocznie na danego przedsiębiorcę. (60 min x 24 506,72=1470403,20 1470403,20 : 108828: 60=0,225).
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zapewnienie uczciwej konkurencji w transporcie drogowym, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów. Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw. Podmioty będące w posiadaniu pojazdów podlegających kontroli, których stan techniczny nie budzi zastrzeżeń, nie odczują wejścia w życie nowych przepisów. Koszty eksploatacji pojazdu, w tym terminowych przeglądów oraz napraw, są wliczone przez przedsiębiorstwa w koszty działalności. Wylimitowanie z rynku pojazdów w złym stanie technicznym poprzez prowadzenie działań kontrolnych na terenie całego kraju w stosunku do podmiotów krajowych oraz międzynarodowych wpłynie także pozytywnie na uczciwą konkurencję, ponieważ może wpłynąć na prowadzenie działalności przez podmioty przestrzegające m.in. wykonywania obowiązkowych przeglądów technicznych czy zasad wymiany części zamiennych pojazdu, które w wyniku eksploatacji podczas awarii mogą wpłynąć na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, jak i osób postronnych. Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na zwiększenie czasu prowadzonych drogowych kontroli stanu technicznego. Obecnie drogowa kontrola techniczna pojazdów trwa od 15 do 20 minut. Drogowa kontrola techniczna pojazdów przeprowadzana z wykorzystaniem mobilnej stacji kontroli drogowej, obejmująca sprawdzenie wszystkich układów w pojeździe, trwa od 45 do 60 minut. Przewidywana średnia liczba kontroli stanu technicznego, która będzie prowadzona z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej, wynosi 24 506,72 kontroli rocznie. Wobec powyższych danych przewidywana liczba roboczogodzin, w których będą kontrolowani przedsiębiorcy (krajowi – 69 564 zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i zagraniczni – 39 264 licencji) w danym roku wynosi statystycznie 0,20 roboczogodzin rocznie na danego przedsiębiorcę. (60 min x 24 506,72=1470403,20 1470403,20: 108828: 60=0,225).
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska. Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zmniejszenie wypadków dzięki lepszemu systemowi wykrywania usterek w pojazdach.
Niemierzalne	przedsiębiorstwa	Zapewnienie uczciwej konkurencji w transporcie drogowym, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
--	--

## 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne: ...

- zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz: Organy kontroli ruchu drogowego zyskają możliwość sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w mobilnych stacjach kontroli drogowej oraz w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowych usytuowanych przy drogach. Przyczyni się to do znacznego skrócenia czasu badania oraz sprawniejszej i skuteczniejszej kontroli stanu technicznego pojazdów.

Kierowca będzie obowiązany posiadać i okazać na żądanie uprawnionego organu kontroli protokół ostatniej drogowej kontroli technicznej. Dla GITD, WITD oraz innych organów kontroli zostanie wprowadzony nowy obowiązek związany z koniecznością przekazywania do systemu teleinformatycznego – centralnej ewidencji naruszeń, prowadzonej przez GITD, dodatkowej informacji dotyczącej liczby i wagi usterek wykrytych w pojeździe.

GITD został wyznaczony jako punkt kontaktowy, którego zadaniem będzie przekazywanie informacji dotyczących stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu. Informacje te będą przekazywane GITD przez wszystkie pozostałe służby uprawnione do kontroli stanu technicznego pojazdów.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Obsługa nowych zadań wprowadzanych projektowanym aktem prawnym generuje wzrost zatrudnienia w każdym wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego począwszy od 2020 roku o 3 etaty (łącznie 48 etaty – stanowiska inspektorskie) oraz wzrost zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego począwszy od 2020 roku o 3 etaty.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne: ...		

Omówienie wpływu	Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska dzięki możliwości przeprowadzania kontroli drogowych z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej, która w znaczący sposób wpłynie na możliwość i skuteczność weryfikacji stanu technicznego poszczególnych podzespołów kontrolowanych pojazdów.
------------------	--

## 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

## 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu *ex post* projektowanej ustawy.

Miernikiem określającym stopień realizacji celu ustawy będzie wykonanie rocznie takiej liczby wstępnych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii wskazanych w projekcie ustawy, aby obejmowała ona co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Miernikiem określającym skuteczność prowadzonych kontroli będzie zmniejszenie ilości wypadków drogowych spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów oraz zmniejszenie ilości w ruchu drogowym pojazdów, w których występują usterki niebezpieczne.

## 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Załącznik nr 1 – tabela prezentująca skalkulowane koszty wynikające z wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE dla zatrudnienia w wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego i utrzymania stacji diagnostycznych (w osobnym pliku)

Załącznik nr 2 – tabela prezentująca skalkulowane koszty wynikające z wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE dla zatrudnienia w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego (w osobnym pliku)

ROK	Dodatek stażowy	Wynagrodzenie w skali roku wraz z dodatkiem stażowym dla 48 etatów	Fundusz nagród dla 48 etatów	Wynagrodzenie w skali roku wraz z dodatkiem stażowym dla 48 etatów oraz funduszem nagród	Dodatek za pracę w porze nocnej 168 godzin cały etat - 1/3 pora nocna 2,50 PLN	Nadgodziny	Razem Koszty wynagrodzeń	Dodatkowe wynagrodzenie roczne (DWR)	Razem koszty wynagrodzeń wraz z DWR	Składki ZUS (Pracodawca) (kol. 10*17,19%)	Składki FP (Pracodawca) (kol.10*2,45%)	Odpis na ZFŚS	Razem koszty wynagrodzenia, DW, ZFŚS oraz składek pracodawcy	Roczny koszt utrzymania stacji diagnostycznych	Roczny koszt utrzymania stanowiska pracy	Łączne koszty związane z wynagrodzeniami, utworzeniem i utrzymaniem nowych stanowisk pracy oraz utrzymaniem stacji diagnostycznych
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
2019	0%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020	13%	3 049 200,00	94 300,00	3 143 500,00	80 700,00	95 300,00	3 319 500,00	0,00	3 319 500,00	570 700,00	81 400,00	57 000,00	4 028 600,00	480 000,00	1 296 000,00	5 804 600,00
2021	14%	3 076 100,00	95 100,00	3 171 200,00	80 700,00	96 200,00	3 348 100,00	282 200,00	3 630 300,00	624 100,00	89 000,00	57 000,00	4 400 400,00	480 000,00	960 000,00	5 840 400,00
2022	15%	3 103 100,00	95 900,00	3 199 000,00	80 700,00	97 000,00	3 376 700,00	284 600,00	3 661 300,00	629 400,00	89 800,00	57 000,00	4 437 500,00	480 000,00	960 000,00	5 877 500,00
2023	16%	3 130 100,00	96 800,00	3 226 900,00	80 700,00	97 900,00	3 405 500,00	287 100,00	3 692 600,00	634 800,00	90 500,00	57 000,00	4 474 900,00	480 000,00	960 000,00	5 914 900,00
2024	17%	3 157 100,00	97 600,00	3 254 700,00	80 700,00	98 700,00	3 434 100,00	289 500,00	3 723 600,00	640 100,00	91 300,00	57 000,00	4 512 000,00	480 000,00	960 000,00	5 952 000,00
2025	18%	3 184 100,00	98 400,00	3 282 500,00	80 700,00	99 600,00	3 462 800,00	291 900,00	3 754 700,00	645 500,00	92 000,00	57 000,00	4 549 200,00	480 000,00	960 000,00	5 989 200,00
2026	19%	3 211 100,00	99 300,00	3 310 400,00	80 700,00	100 400,00	3 491 500,00	294 400,00	3 785 900,00	650 800,00	92 800,00	57 000,00	4 586 500,00	480 000,00	960 000,00	6 026 500,00
2027	20%	3 238 000,00	100 100,00	3 338 100,00	80 700,00	101 200,00	3 520 000,00	296 800,00	3 816 800,00	656 200,00	93 600,00	57 000,00	4 623 600,00	480 000,00	960 000,00	6 063 600,00
2028	20%	3 238 000,00	100 100,00	3 338 100,00	80 700,00	101 200,00	3 520 000,00	299 200,00	3 819 200,00	656 600,00	93 600,00	57 000,00	4 626 400,00	480 000,00	960 000,00	6 066 400,00
<b>RAZEM</b>		<b>28 386 800,00</b>	<b>877 600,00</b>	<b>29 264 400,00</b>	<b>726 300,00</b>	<b>887 500,00</b>	<b>30 878 200,00</b>	<b>2 325 700,00</b>	<b>33 203 900,00</b>	<b>5 708 200,00</b>	<b>814 000,00</b>	<b>513 000,00</b>	<b>40 239 100,00</b>	<b>4 320 000,00</b>	<b>8 976 000,00</b>	<b>53 535 100,00</b>

## Załącznik nr 2

ROK	Dodatek stażowy	Wynagrodzenie w skali roku wraz z dodatkiem stażowym dla 3 etatów	Fundusz nagród dla 3 etatów	Razem Koszty wynagrodzeń	Dodatkowe wynagrodzenie roczne (DWR)	Razem koszty wynagrodzeń wraz z DWR	Składki ZUS (Pracodawca) (kol. 7*17,19%)	Składki FP (Pracodawca) (kol.7*2,45%)	Odpis na ZFŚS	Razem koszty wynagrodzenia, DW, ZFŚS oraz składek pracodawcy	Roczny koszt utworzenia i utrzymania stanowisk pracy	Łączne koszty związane z wynagrodzeniami oraz utworzeniem i utrzymaniem nowych etatów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
2019	-	-		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00
2020	14%	176 900,00	5 500,00	182 400,00	0,00	182 400,00	31 400,00	4 500,00	3 700,00	222 000,00	81 000,00	303 000,00
2021	15%	178 500,00	5 600,00	184 100,00	15 600,00	199 700,00	34 400,00	4 900,00	3 700,00	242 700,00	60 000,00	302 700,00
2022	16%	180 000,00	5 600,00	185 600,00	15 700,00	201 300,00	34 700,00	5 000,00	3 700,00	244 700,00	60 000,00	304 700,00
2023	17%	181 600,00	5 700,00	187 300,00	15 800,00	203 100,00	35 000,00	5 000,00	3 700,00	246 800,00	60 000,00	306 800,00
2024	18%	183 100,00	5 700,00	188 800,00	16 000,00	204 800,00	35 300,00	5 100,00	3 700,00	248 900,00	60 000,00	308 900,00
2025	19%	184 700,00	5 800,00	190 500,00	16 100,00	206 600,00	35 600,00	5 100,00	3 700,00	251 000,00	60 000,00	311 000,00
2026	20%	186 200,00	5 800,00	192 000,00	16 200,00	208 200,00	35 800,00	5 200,00	3 700,00	252 900,00	60 000,00	312 900,00
2027	20%	186 200,00	5 800,00	192 000,00	16 400,00	208 400,00	35 900,00	5 200,00	3 700,00	253 200,00	60 000,00	313 200,00
2028	20%	186 200,00	5 800,00	192 000,00	16 400,00	208 400,00	35 900,00	5 200,00	3 700,00	253 200,00	60 000,00	313 200,00
<b>RAZEM</b>		1 643 400,00	51 300,00	1 694 700,00	128 200,00	1 822 900,00	314 000,00	45 200,00	33 300,00	2 215 400,00	561 000,00	2 776 400,00

## RAPORT Z KONSULTACJI

**projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym**

Stosowanie do § 51 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

### **I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.**

Projekt *ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym* został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność,
2. Krajowa Izba Gospodarcza,
3. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
4. Związek Zawodowy Kierowców RP,
5. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
6. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
7. Pracodawcy Transportu Publicznego,
8. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
9. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
10. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
11. Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych,
12. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
13. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
14. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
15. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
16. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
17. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
18. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
19. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
20. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
21. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
23. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
24. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłudzienku,
25. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
26. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
27. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,

28. Związek Pracodawców Motoryzacji,
29. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
30. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
31. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
32. Związek Dilerów Samochodów,
33. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
34. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
35. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
36. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
37. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
38. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
39. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
40. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
41. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
42. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
43. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
44. TÜV Rheinland Polska,
45. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
46. Wydział Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
47. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
48. Rada Dialogu Społecznego,
49. Polska Unia Transportu,
50. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT,
51. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad,
52. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
53. Instytut Transportu Samochodowego,
54. Transportowy Dozór Techniczny.

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych do ww. projektu wpłynęły uwagi od: Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, Transportowego Dozoru Technicznego, Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w tabeli z załącznika do raportu.

## **II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.**

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej w myśl uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

## **III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.**

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), przedmiotowy projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu	Treść uwagi	Stanowisko	Podmiot zgłaszający
1.	Uwaga ogólna Poza zakresem regulacji	<p>Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP Zarząd Krajowy w załączeniu przesyła stanowisko dotyczące projektu ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz Ustawy o transporcie drogowym (UC121).</p> <p>Uwzględniając dotychczasowe przepisy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) z dnia 27 maja 2010 r. w sprawie stosowania art. 101 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze pojazdów silnikowych (L129/52) nr 461/2010,</li> <li>-ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych ... oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów” (Dz.U. L 171 z 29.06.2007) nr WE NR 715/2007</li> <li>-Obwieszczenie Urzędu Nadzoru EFTA (Dz. U.UE C z dnia 11 października 2012 r.) - uzupełniających wytycznych w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych (Dz.U.UE.C.2012.307.3)</li> <li>-nie są wymagane, pod warunkiem że nie zostały naruszone wzmocnienia boczne oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego bezpieczeństwa (boczna poduszka powietrzna/boczne poduszki powietrzne).</li> </ul> <p>Należy wprowadzić zapis:</p> <p>Warunkiem uzyskania homologacji na sprzedaż pojazdów na terenie Unii Europejskiej jest: Naprawialność i odtwarzalność (odnowa) komponentów składowych pojazdu w grupach technicznych stanowiących załącznik do niniejszego dokumentu.</p> <p>Grupy techniczne, o których mowa wyżej, winny być uzgadniane na drodze konsultacji z organizacjami i stowarzyszeniami branżowymi: SITK RP, PzMot, SIMP, firmami ubezpieczeniowymi, zespołami rzeczoznawców, warsztatami działającymi w ramach tych stowarzyszeń.</p> <p>Do grup technicznych o których mowa wyżej, zaliczono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.Silniki spalinowe (w tym wymiary naprawcze)</li> <li>2.Skrzynie biegów manualne i automatyczne</li> <li>3.Pompy wtryskowe</li> <li>4.Pompy wysokiego ciśnienia silników o zapłonie samoczynnym (ZS)</li> <li>5.Wtryskiwacze i pompowtryskiwacze silników o ZS</li> <li>6.Przekładnie główne</li> <li>7.Międzyosiowe mechanizmy różnicowe</li> </ol> <p>Pytania perspektywiczne</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.Co będą naprawiać serwisy niezależne, jak nie będzie możliwości naprawy komponentów składowych samochodu?</li> </ol>	Uwaga nieuwzględniona. Przedstawiona uwaga jest poza zakresem regulacji zawartej w projekcie.	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

	<p>2.Komu będą sprzedawać części dystrybutorzy, gdy nie będzie serwisów?</p> <p>WNIOSKI:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.Należy zapewnić warsztatom możliwość naprawy komponentów.</li> <li>2.Niech Klient decyduje czy będzie naprawiał czy zapłaci za nowy komponent.</li> <li>3.Producent powinien mieć obowiązek udostępniania technologii naprawy wymienionych wyżej grup technicznych na zasadach określonych w dostępie do informacji technicznej niezbędnej do wykonania naprawy w myśl dotychczasowego zapisu:          „...Urząd Nadzoru EFTA będzie uwzględniać wymienione akty przy ocenie przypadków, w których zachodzi podejrzenie nieudostępnienia informacji technicznych dotyczących napraw i konserwacji w odniesieniu do pojazdów silnikowych wprowadzonych na rynek...”          (Dz.U.U.E.C.2012.307.3)</li> </ol> <p>Inny aspekt ze względu na czystość powietrza, ochronę środowiska i bezpieczeństwo w ruchu drogowym</p> <p>DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2007/46/WE z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Tekst mający znaczenie dla EOG)</p> <p>-W9 Nowe badania zmodyfikowanego pojazdu nie są wymagane, pod warunkiem że przeróbka nie ma wpływu na przednią część nadwozia usytuowaną przed punktem R kierowcy oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego systemu bezpieczeństwa (poduszka powietrzna/poduszki powietrzne).</p> <p>-W10 Nowe badania zmodyfikowanego pojazdu nie są wymagane, pod warunkiem że nie zostały naruszone wzmocnienia boczne oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego bezpieczeństwa (boczna poduszka powietrzna/boczne poduszki powietrzne).</p> <p><b>ZAŁĄCZNIK I</b></p> <p>Kompletny wykaz informacji do celów homologacji typu we pojazdów Wszelkie dokumenty informacyjne w niniejszej dyrektywie oraz w oddzielnych dyrektywach lub rozporządzeniach muszą składać się wyłącznie z informacji podanych poniżej, z zachowaniem przedstawionych zasad numerowania zagadnień. Jeżeli układy, części i oddzielne zespoły techniczne mają sterowanie elektroniczne, należy podać charakterystykę tego sterowania.</p> <p>Wprowadzić jednoznaczny zapis, aby uniemożliwić nadinterpretację przepisów:          Samochód traci homologację jeżeli wystąpi ingerencja w systemy elektroniczne pojazdu zmieniające oprogramowanie sterowników, (nie dotyczy działań serwisowych dostępnych dostępnymi ze standardowych urzędów serwisowych):</p>		
--	---	--	--

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

		<p>1. Sterowanie silnikiem (powód: wyprogramowywanie filtrów cząstek stałych, zmiana ustawień fabrycznych skutkuje niekontrolowaną zmianą emisji zanieczyszczeń toksycznych składników spalin do atmosfery)</p> <p>2. Sterowanie układów bezpieczeństwa czynnego (np. ESP, ASC, AHS, Advance Trac, Active Handling, DVS, DSC, DSTC, MASC, PCS, PSM, Stabilitrak, Trust-plus, VDC, VSA, VSC, VST, Gamma 2E, 3E, CI12, EU12, CP12, KB4TA, EBS 2.x, 4, 5.x, TEBS4, TEBS G2.x; Wabco: ABS/ASR, D/E, VCS I, VCS II, EBS, EBS 2, EBS 3, TEBS C, D, D+, E0-E4 Haldex: EB+ gen. 1, 2, 3) – powód pojazd lub naczepa samochodu ciężarowego nie ma możliwości</p> <p>3. Układy bezpieczeństwa biernego AIRBAG/SRS. Powód: często można spotkać ingerencję w układy elektroniczne powodujące zmianę progów aktywacji komponentów pirotechnicznych, skutkującą utratą życia lub zdrowia podróżujących)</p> <p>Stoimy na stanowisku braku możliwości rejestracji pojazdów z kierownicą po prawej stronie. Wprowadzić okres wymaganego wyrejestrowania już zarejestrowanych takich pojazdów oraz ich utylizacji.</p>		
2.	Art. 129fc	<p>Odnosnie projektowanego art. 129fc, jeżeli przyjąć, że szczegółową kontrolę drogową wykonuje kontrolujący jako osoba odrębnie zdefiniowana w ustawie to będzie oznaczało, że wszyscy prowadzący kontrole będą zobowiązani posiadać uprawnienia diagnosty. W przypadku osób zatrudnionych na SKP jest to wymagane ustawowo natomiast wszystkie pozostałe osoby wykonujące kontrole z wykorzystaniem stacji mobilnych lub prowadzące kontrole w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej będą musiały takie uprawnienie uzyskać. Niezależnie od długości planowanego vacatio legis, do dnia 1 stycznia 2019 r wszystkie te osoby będą zobowiązane takie uprawnienie posiadać. Uzyskanie uprawnienia nie jest sprawą łatwą nie tylko z uwagi potrzebę odbycia odpowiedniego szkolenia, zdania egzaminu przed komisją powołaną przez Dyrektora TDT, ale przede wszystkim spełnienia wymogu posiadania odpowiedniego wykształcenia i praktyki, o których mowa w art. 84 ust 2b. W projektowanym przepisie zbędnym jest stawianie dodatkowego wymogu posiadania wykształcenia i praktyki, o których mowa w art. 84 ust. 2b, ponieważ osoby te wymóg taki będą spełniać z uwagi na posiadanie uprawnień diagnosty.</p> <p>Dodatkową wątpliwość jaką stwarza przepis art. 129fc to określenie, że szczegółową kontrolę drogową przeprowadza kontrolujący. Jeżeli kontrolującym będzie zatrudniony na stacji kontroli diagnosta, który odbył dodatkowe szkolenie i warsztaty to takie rozwiązanie jest spójne z pozostałymi zasadami działania skp wynikającymi z przedmiotowej ustawy. Jeżeli natomiast kontrolującym byłaby osoba posiadająca uprawnienia diagnosty oraz spełniająca dodatkowe wymagania, jednak nie zatrudniona na danej skp, to w naszej opinii powinna ta osoba uzyskać ustawowe umocowanie do wykonywania badań na stacji kontroli pojazdów, żeby przedsiębiorca prowadzący skp nie był narażony na zarzut, że badania na stacji wykonuje osoba nie uprawniona w szczególności mając na uwadze rozwiązania projektowane w ustawie PRD U65.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona.</p> <p>Projektowany przepis ma na celu wdrożenie art. 8 ust. 4 dyrektywy 2014/45/UE, zgodnie z którym bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne przeprowadzają funkcjonariusze służb kontrolnych spełniający minimalne wymagania dotyczące kompetencji i szkoleń, określone w art. 13 dyrektywy 2014/45/UE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą przewidzieć, że funkcjonariusze służb kontrolnych prowadzący kontrole w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej lub z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej muszą spełniać te wymogi lub równoważne wymogi</p>	<p>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego</p>

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

			<p>zatwierdzone przez właściwy organ.</p> <p>Przepisy dyrektywy 2014/47/UE wskazują zatem, że wymagania te nie muszą być tożsame z wymaganiami stawianymi diagnostom, ale mają mieć równoważny poziom, zatwierdzany przez właściwy organ. Mowa też jest tu o kompetencjach i szkoleniu, przy czym odsyła się tu do dyrektywy 2014/45/UE. W załączniku IV do dyrektywy 2014/45/UE wskazano natomiast, że oprócz posiadania odpowiedniego wykształcenia i praktyki, od osób tych wymaga się, aby przechodziły stosowne szkolenia wstępne i przypominające lub poddawały się odpowiedniemu egzaminowi. Nie jest zatem konieczne, aby osoby te zdawały egzamin dla diagnosty, jaki przewidują przepisy krajowe, lecz zupełnie adekwatne jest przejście odpowiedniego szkolenia, a następnie przechodzenie szkoleń przypominających.</p> <p>Ustawodawca ma więc możliwość, będąc w zgodzie z przepisami dyrektywy 2014/47/UE, by określić, jak uczyniono to w projekcie UC121, że w przypadku kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, za równoważne uznaje się sytuacje,</p>	
--	--	--	--	--

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

			<p>w których osoba ta posiada uprawnienia diagnosty (potwierdzone odpowiednim egzaminem), bądź też odbyła odpowiednie szkolenie, wedle programu zatwierdzonego przez odpowiedni organ, to jest właściwego ministra. Osoba ta musi spełniać tożsame wymagania w zakresie wykształcenia i praktyki, albowiem warunek ten jest odnoszony w dyrektywie 2014/45/UE do osób, które zdają egzamin lub odbywają odpowiednie szkolenie.</p>	
3.	Art. 129 fe	<p>Wątpliwości wzbudza także brzmienie art. 129fe w zakresie odpłatności za wykonane czynności kontrolne na skp. Przepis powinien jednoznacznie wskazywać, że w każdym przypadku stacja otrzymuje odpowiednią opłatę za wykonane czynności oraz wykorzystanie infrastruktury. Mając na uwadze, że ustawa planowo wejdzie w życie 01 stycznia 2019 r większość sprawdeń wynikających z obowiązkowego poziomu kontroli (około 50 tys sprawdeń) będzie wykonywana na skp. Przepis ust 6 jednoznacznie wskazuje, że stacja takiej opłaty nie otrzyma, jeżeli wojewoda zawrze odpowiednie porozumienie. Porozumienia pomiędzy organami administracji, a podmiotami komercyjnymi na wykonanie określonych usług powinny jednoznacznie określać zasady odpłatności, w każdym innym przypadku mogą generować zjawiska patologiczne. Mając na uwadze, że przedmiotowa ustawa dotyczy kontroli drogowej pojazdów wykonujących przewozy proponujemy uzupełnienie jej treści o przepis zmieniający art. 140aa w zakresie nowego brzmienia ust 4:</p> <p>„4. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1 i ust. 1a pkt 1, wobec podmiotu wykonującego przejazd, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że ten podmiot: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) dochował należytej staranności w realizacji czynności związanych z przejazdem,</li> <li>b) nie miał wpływu na powstanie naruszenia lub</li> </ol> </li> <li>2) rzeczywista masa całkowita pojazdu nienormatywnego nie przekracza dopuszczalnej wielkości lub wielkości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, a przekroczenie dotyczy wyłącznie nacisku osi pojazdu w przypadku dojazdu do miejsca załadunku, rozładunku lub bazy eksploatacyjnej.”. </li></ol>	<p>W związku ze zmianą zakresu projektowanej regulacji i rezygnacją z wprowadzenia projektowanej zmiany zgłoszona uwaga została uznana za bezprzedmiotową</p>	

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

		<p>Uzasadnieniem takiej zmiany jest fakt, że pojazdy o nacisku osi 11,5 tony, które zgodnie z przepisami o warunkach technicznych pojazdów są pojazdami normatywnymi i standardowymi używanymi do transportu drogowego, dlatego muszą posiadać możliwość dojazdu do miejsca załadunku i rozładunku oraz baz postojowych, które tylko w nielicznych przypadkach prowadzenia inwestycji, budowy nowych obiektów oraz organizacji przedsiębiorstwa transportowego znajdują się przy drogach o nacisku 11,5 tony.</p>		
4.	Uwaga ogólna	<p>Jako Stowarzyszenie popieramy cele, jakie ma realizować przedmiotowa Dyrektywa (a tym samym projektowane, wdrażające je przepisy prawa polskiego), tj. po pierwsze zwiększenie bezpieczeństwa drogowego, ale także – zmniejszenie emisji substancji szkodliwych do środowiska. Ogólnie należy stwierdzić, iż przedkładany projekt ustawy wydaje się w sposób pełny transponować przepisy Dyrektywy, sama jednak Dyrektywa niesie dla polskich przedsiębiorców ryzyka, o czym poniżej.</p> <p>Treść proponowanych przepisów dotyczy zakresu przedmiotowego i podmiotowego, który jest w centrum zainteresowania Stowarzyszenia, gdyż przepisy pośrednio wpłyną na zlecenie przeprowadzenia kontroli stanu technicznego w kraju członkowskim, gdzie dokonywana jest kontrola drogowa, a co za tym idzie: napraw samochodów w warsztatach prowadzących działalność w tym zakresie. Wydaje się jednak, że najprawdopodobniej kierowcy pojazdów zarejestrowanych w Polsce będą częściej kontrolowani w innych krajach UE, niż odwrotnie.</p> <p>Trudno nie zauważyć, że Polska, jak niektóre inne kraje Europy Środkowo-Wschodniej jest w obrębie UE „eksporterem” usług transportowych. Odczuwają to takie kraje członkowskie jak Francja, Niemcy czy kraje Beneluksu, co jest jednym z motywów zmian w przepisach o świadczeniu pracy kierowców na terenie Unii Europejskiej. Oprócz treści przepisów ważne jest ich stosowanie, co przedstawione jest w uzasadnieniu projektowanej ustawy – analizie skutków jej wprowadzenia. Nie chcielibyśmy, aby przepisy te stały się kolejnym środkiem służącym protekcyjnej polityce stosowanej przez niektóre kraje członkowskie, aby bronić swoich pracowników i transport krajowy.</p> <p>Skutkiem kontroli jest czasowe wstrzymanie pracy dla prowadzącego pojazd (proponowany art. 129fe według którego „kontrola jest prowadzona w możliwie krótkim czasie”, art. ten można odczytywać również łącznie z art. 129ff). Wstrzymanie to naturalnie będzie się wydłużać w razie skierowania na szczegółową kontrolę techniczną. Mechanizm kierowania na kontrole może wiązać się z koniecznością dokonania napraw na terenie innego kraju członkowskiego. Kontrole mogą więc zatem w jakimś stopniu wpłynąć na rynek napraw i dostaw części.</p> <p>Praktycznym kryterium dyskryminacyjnym mogą okazać się natomiast stosowane kary (art. 129 fe), gdyż trudno wyważyć proporcjonalność i efekt odstrasżający (art. 25 Dyrektywy), jeśli po drogach UE poruszają się kierowcy z krajów, w których minimalne wynagrodzenie w jednym (np. Francja) jest wyższe od średniego wynagrodzenia w drugim (Polska). W projekcie ustawy nie dopatrzyliśmy się przepisu transponującego treść postanowień art. 8.1 Dyrektywy, ale jego treść</p>	<p>Uwaga wyjaśniona. Wpływ projektowanej regulacji został opisany w pkt 7 Oceny Skutków Regulacji. Uwagi w zakresie art. 129fe i art. 129ff w związku ze zmianą zakresu projektowanej regulacji są bezprzedmiotowe.</p>	<p>Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych</p>

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

		być może mogłaby być realizowana w Polsce w powołaniu na inne normy zakazujące dyskryminacji. Z drugiej strony niezależnie od postanowień prawnych istnieje ryzyko dyskryminacji kierowców z innych krajów, co może być trudne do ustalenia ze względu na różnice w danych, ich rzetelności i aktualności, stosowanych metodologiach, w tym sposobach oceny grup ryzyka.		
5.	Uwaga ogólna	Przede wszystkim niejasny zdaje się być zapis wskazujący na podmioty uprawnione do sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze pojazdów M2, M3, N2, N3, O3, O4 i T5. Zgodnie bowiem z projektowanym brzmieniem nowego art. 129fa oraz obowiązującego art. 129 i art. 129a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 1260 z późn. zm.) do przeprowadzania wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej uprawniona jest Policja, a także Inspekcja Transportu Drogowego (ITD). Wysoce wątpliwe jest jednak, by taka była intencja projektodawcy. W ocenie TDT w projektowanych zapisach należy jednocześnie rozstrzygnąć o tym, który podmiot posiada kompetencję do przeprowadzania ww. kontroli. A w przypadku, gdy wstępna i szczegółowa kontrola będą mogły być przeprowadzane przez oba te podmioty, należy to jednoznacznie wskazać.	Uwaga wyjaśniona. Drogowa kontrola techniczna odbywa się w ramach kontroli ruchu drogowego przeprowadzanej przez podmioty uprawnione na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn.zm.).	Transportowy Dozór Techniczny
6.	Uwaga ogólna	Zauważyć także należy, iż do krajowego porządku prawnego zostają wprowadzane na poziomie ustawowym regulacje dotyczące nowego rodzaju kontroli - kontrole wstępne oraz szczegółowe drogowe kontrole techniczne. Jednakże brak jest wskazania jednoznacznych przesłanek, kiedy kontrolujący jest obowiązany skierować kontrolowany pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną. W przedłożonym do zaopiniowania projekcie wskazane jest jedynie, iż na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej kontrolujący podejmuje decyzję o skierowaniu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, na szczegółową drogową kontrolę techniczną. Analizowany zapis jest bardzo nieostry i nie wskazuje żadnej procedury dotyczącej kierowania pojazdami na kontrole szczegółowe. Nadto, regulacja prawna o takim brzmieniu może zezwalać na arbitralność oraz dokonywanie swobodnej oceny przez przeprowadzającego kontrolę. Funkcjonowanie zapisu zaproponowanego w art. 129 ust. 2 projektowanej ustawy stanowi egzemplifikację niestabilności prawa. Dodatkowo należy mieć na względzie, że nakładanie na obywateli nowych obowiązków bądź też procedur na poziomie ustawowym winno być szczegółowo uregulowane również w akcie prawnym tej samej rangi. Jednakże w przekazanym projekcie brak jest jednoznacznego wskazania czym są wstępne i bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne. Zamieszczenie definicji legalnych w projekcie zdaje się w tym przypadku w pełni uzasadnione, bowiem bezsprzecznie ułatwiłoby to obywatelom rozumienie oraz stosowanie prawa.	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie ustawy, w art. 129fb ust. 1 wskazano, że na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej kontrolujący może podjąć decyzję czy pojazd skierować na szczegółową kontrolę. Szczegóły związane z przeprowadzaniem drogowych kontroli zostały określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z późn. zm.). Wobec powyższego zbędne jest przenoszenie przepisów tego rozporządzenia do ustawy.	Transportowy Dozór Techniczny
7.	Uwaga ogólna	W ocenie TDT należy rozważyć zamieszczenie w przedmiotowym projekcie regulacji zapewniających, zgodnie z brzmieniem inkorporowanej dyrektywy, wolność od wszelkich konfliktów interesów przeprowadzających kontrole funkcjonariuszy. Stwierdzenie bowiem, że ten obszar merytoryczny zagwarantowany jest np. przez art. 231 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r.	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie MI obowiązujące regulacje, w tym m.in. art. 231 Kodeksu karnego; art. 76 i 78 ust.	Transportowy Dozór Techniczny

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

		Kodeks karny (Dz. U. z 2017 r., poz. 2204) lub art.78 ust. 1 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2017 r., poz. 1889 z późn. zm.) zdaje się być niewystarczające i w sposób należyty nie realizuje celu, jaki w tym obszarze wyznacza implementowany akt prawny.	1 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1889, z późn. zm.) zapewniają wdrożenie art. 8 ust. 2 dyrektywy 2014/47/UE.	
8.	Art. 129 fc ust. 1	<p>Dużą wątpliwość TDT budzą projektowane regulacje określające kompetencje kontrolujących przeprowadzających szczegółowe kontrole drogowe. Zgodnie bowiem z brzmieniem art. 8 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdadności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne przeprowadzają funkcjonariusze służb kontrolnych spełniający minimalne wymagania dotyczące kompetencji i szkoleń, określone w art. 13 dyrektywy 2014/45/UE oraz w załączniku IV od tej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą przewidzieć, że funkcjonariusze służb kontrolnych prowadzący kontrole w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej lub z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej muszą spełniać te wymogi lub równoważne wymogi zatwierdzone przez właściwy organ. Zaproponowany zapis nowego art. 129fc ust. 1 w żaden sposób nie egzemplifikuje wymagań stawianych przez prawo unijne kontrolującym przeprowadzającym bardziej szczegółowe kontrole drogowe, gdyż zezwalają one by kontrolujący funkcjonariusz posiadał wyłącznie wykształcenie i praktykę tożsame z wykształceniem i praktyką wymaganą od diagnostów. Nie są to wymagania równoważne z wymogami stawianymi kandydatom na diagnostów. Implementowana dyrektywa wskazuje również, iż kompetencje określone jako równoważne winien zatwierdzać właściwy organ. W projekcie przedłożonym do zaopiniowania brak jest regulacji w tym zakresie. Zaproponowane brzmienie przepisu ww. art. 129fc ust. 1 zezwala by przeprowadzający szczegółową drogową kontrolę techniczną posiadał kompetencje niższe niż uprawniony diagnosta, co zdaje się być niewystarczającym rozwiązaniem mając na uwadze założenia wynikające z brzmienia dyrektywy. Ponadto w analizowanym projekcie brak jest regulacji wskazujących jakie podmioty będą uprawnione do prowadzenia warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających bardziej szczegółowe kontrole drogowe. Brak jest również wskazania czy kontrole te będą odpłatne. Jednocześnie TDT nadmienia, iż do opiniowanego projektu, zgodnie z obowiązującą systematyką procedury legislacyjnej, powinien być załączony projekt rozporządzenia regulujący materię dotyczącą programu szkolenia dla kontrolujących oraz warsztatów dla kontrolujących oraz wzory dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia oraz ukończenie warsztatów. TDT wskazuje, że proponowane regulacje dotyczące opłaty za przeprowadzanie bardziej szczegółowej kontroli drogowej w stacji kontroli pojazdów (projektowany art. 129fe) są niekompletne. Zgodnie z obowiązującymi zasadami legislacji na poziomie ustawowym powinna być wskazana maksymalna stawka tej opłaty, natomiast jej konkretna wysokość może być już określona w akcie wykonawczym. W przedmiotowym projekcie nie zostało wskazane także czyj przychód stanowi ta</p>	<p>Uwaga wyjaśniona. Projektowany przepis ma na celu wdrożenie art. 8 ust. 4 dyrektywy 2014/45/UE. Przepisy dyrektywy 2014/47/UE wskazują, że wymagania te nie muszą być tożsame z wymaganiami stawianymi diagnostom, ale mają mieć równoważny poziom, zatwierdzany przez właściwy organ. Mowa też jest tu o kompetencjach i szkoleniu, przy czym odsyła się tu do dyrektywy 2014/45/UE. W załączniku IV do tej dyrektywy 2014/45/UE wskazano natomiast, że oprócz posiadania odpowiedniego wykształcenia i praktyki, od osób tych wymaga się, aby przechodziły stosowne szkolenia wstępne i przypominające lub poddawały się odpowiedniemu egzaminowi. Nie jest zatem konieczne, aby osoby te zdawały egzamin dla diagnosty, jaki przewidują przepisy krajowe, lecz zupełnie adekwatne jest przejście odpowiedniego szkolenia, a następnie przechodzenie szkoleń przypominających. Ustawodawca ma więc możliwość, będąc w zgodzie z</p>	Transportowy Dozór Techniczny

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

		opłata, a także zupełnie brak jest jakichkolwiek przepisów trybowych. Nie zostało wskazane kto pobiera opłatę, a także w trybie jakiej procedury naliczane są odsetki za zwłokę, a także jak następuje egzekucja należności. Jeśli natomiast opłata ma stanowić przychód jednostki o charakterze publicznym, należy w projekcie określić odpowiednią procedurę sprawozdawczości finansowej w tym obszarze celem zachowania transparentności działania sektora publicznego.	przepisami dyrektywy 2014/47/UE, by określić, jak uczyniono to w projekcie UC121, że w przypadku kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, za równoważne uznaje się sytuacje, w których osoba ta posiada uprawnienia diagnosty (potwierdzone odpowiednim egzaminem), bądź też odbyła odpowiednie szkolenie, wedle programu zatwierdzonego przez odpowiedni organ, to jest właściwego ministra. Osoba ta musi spełniać tożsame wymagania w zakresie wykształcenia i praktyki, albowiem warunek ten jest odnoszony w dyrektywie 2014/45/UE do osób, które zdają egzamin lub odbywają odpowiednie szkolenie.	
9.	Art. 129fe ust. 6	Niejasna jest również materia uregulowana w proponowanym art. 129fe ust. 6, bowiem zastosowany zwrot „odpowiednie porozumienia” jest niejasny i de facto nie wiadomo czego te porozumienia mają dotyczyć. Brak jest również określenia przesłanek, jakie powinny być spełnione, by porozumienie było zawarte pomiędzy wojewodą a podmiotem prowadzącym stację kontroli pojazdów. Nie zostało ujęte w jakim trybie wojewodowie będą zawierać porozumienia z podmiotami prywatnymi - nie została wskazana żadna procedura. Należy więc rozważyć, czy w tym przypadku wojewodów obowiązuje procedowanie zgodnie z prawem zamówień publicznych, czy też będą miały zastosowanie odpowiednie wyłączenia.	W związku ze zmianą zakresu projektowanej regulacji i rezygnacją z wprowadzenia projektowanej zmiany zgłoszona uwaga została uznana za bezprzedmiotową.	Transportowy Dozór Techniczny
10.	Art. 129ff	W ocenie TDT zaproponowane brzmienie art. 129ff jest sprzeczne w swej istocie z obecnie obowiązującym porządkiem prawnym. Prawo własności jest jednym z podstawowych praw określonym w Konstytucji RP, które podlega najszerzej ochronie. Proponowanie brzmienie ww. artykułu, zgodnie z którym podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić możliwość przeprowadzenia, na żądanie kontrolującego, badań stanu technicznego pojazdu (...) stanowi naruszenie rudymenarnych praw przysługujących obywatelom w państwie prawa. Dodatkowo regulacja w tym brzmieniu jest bezpośrednim naruszeniem art. 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 648). Jeżeli projektodawca chce umożliwić	W związku ze zmianą zakresu projektowanej regulacji i rezygnacją z wprowadzenia projektowanej zmiany zgłoszona uwaga została uznana za bezprzedmiotową.	Transportowy Dozór Techniczny

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

		przeprowadzanie bardziej szczegółowych kontroli drogowych w stacjach kontroli pojazdów, należy stworzyć w tym zakresie regulacje zgodne z przepisami prawa. W konsekwencji powyższego projekt należy uzupełnić o wskazanie podstawy prawnej do przeprowadzania ww. kontroli (np. na podstawie zawartych umów cywilnoprawnych), a także wskazać procedurę, w drodze której wyłaniane będą podmioty (prawo zamówień publicznych), a także wskazać czy stacje kontroli pojazdów będą pobierały opłatę za udostępnianie stacji.		
11.	Art. 54d	Zdaniem TDT przedmiotowy projekt należy również uzupełnić o regulację, która to ukonstytuuje samo istnienie punktu kontaktowego w zakresie wstępnych lub szczegółowych kontroli technicznych pojazdów określonych kategorii. Samo wskazanie, iż Generalny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania tego punktu zdaje się być niewystarczające.	Uwaga wyjaśniona. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury wskazanie w projekcie ustawy, w art. 54d, że to GITD wykonuje zadania punktu jest wystarczające. Analogiczne rozwiązanie znajduje się obecnie w art. 82h ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.	Transportowy Dozór Techniczny
12.	OSR	Również ocena skutków regulacji (osr) załączona do opiniowanego projektu zdaje się być niekompletna. Jeśli bowiem znane są szacunkowe wynagrodzenia nowych pracowników wykonujących kontrole, należy uzupełnić pkt 7 osr. W tym przypadku wpływy odnotują rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe z tytułu wynagrodzeń. Z uwagi na utworzenie nowych etatów, uzupełnienia wymaga również pkt 6 osr. Z szacowanych nowych wynagrodzeń, których poziom został wskazany, należy uwzględnić wpływy do budżetu państwa w wysokości 51% PIT oraz wpływy do jst w wysokości 49% PIT, zgodnie z systematyką obowiązującą przy sporządzaniu osr. Projektodawca pominął również w pkt 6 OSR wpływy do NFZ, FUS oraz FP. Kwestia uwzględnienia powstania nowych miejsc pracy i uposażenia z tym związanego w ujęciu finansowym nie powinna być problematyczna w ww. obszarach, ponieważ do osr załączona została tabela określająca wysokość wynagrodzenia pracowników. Dla pełnego wykazania wpływu projektu na aktualny stan faktyczny w obszarze finansowym należy przyjąć szacunkową wysokość opłaty wskazanej w art. 129fe, chyba że projektodawcy znana jest wysokość opłaty, wówczas należy wskazać konkretną kwotę. Następnie, zgodnie z danymi udostępnianymi przez ITD (choćby na podstawie informacji wskazanych w pkt 2 osr), należy przyjąć adekwatne założenia i wyliczyć szacunkową ilość bardziej szczegółowych kontroli drogowych podlegających opłacie. W kolejnym etapie należy uwzględnić szacunkową ilość ww. kontroli przeprowadzanych rocznie oraz wysokość opłaty za nie i uzupełnić o te wartości osr w pkt 7 - wskazać kto poniesie ten ciężar finansowy i w jakiej wysokości, a także wskazać czy przychód będą stanowiły te opłaty - pkt 6 bądź pkt 7 osr. Przedstawienie kompletnego osr w tym zakresie zagwarantuje pełną transparentność procedowanego projektu.	Uwaga wyjaśniona. W zakresie uzupełnienia OSR MI podnosi, że w pkt 7 OSR został wskazany wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. W pozostałym zakresie uwaga jest bezprzedmiotowa, w związku ze zmianą zakresu projektowanej regulacji.	Transportowy Dozór Techniczny

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

13.	Uwaga ogólna	Odnosząc się ogólnie do celu projektu uważamy, że jest to bardzo ważna regulacja, która może mieć istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i stan techniczny pojazdów poruszających się po polskich drogach. Jednocześnie w naszej opinii w sytuacji opisanej w proponowanym art. 54e ustawy o transporcie drogowym poza poinformowaniem odpowiedniego państwa, powinien taki pojazd nie być dopuszczony do dalszego ruchu do czasu dokonania odpowiednich napraw i przywrócenia odpowiedniego stanu technicznego pojazdu.	Uwaga wyjaśniona. Regulacje w zakresie zawartym w uwadze obowiązują w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn.zm.).	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
14.	Art.129fa ust. 2	<p>Zgodnie z ustaleniami podjętymi podczas spotkania w dniu 8 czerwca br. w którym wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (dalej: GITD) – projektowanemu art. 129fa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.), zwanej dalej „prd”, ma zostać przywrócone brzmienie, jakie miał na etapie konsultacji wewnętrznych, tj. wstępne kontrole drogowe techniczne pojazdów mają wykonywać obok Inspekcji Transportu Drogowego także Komendant Główny Policji, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej oraz zarządcy dróg.</p> <p>Projekt ustawy w obecnym brzmieniu może znacząco wpłynąć na możliwość realizacji dyrektywy 2014/47 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014) w zakresie wymogu przeprowadzenia co roku wstępnej kontroli obejmującej 5% łącznej liczby pojazdów wskazanych tam kategorii zarejestrowanych w RP. Nie ma możliwości by Inspekcja Transportu Drogowego samodzielnie przeprowadziła wstępne kontrole osiągając ww. wynik. Ponadto, jakkolwiek ciągniki kategorii T5 znajdują się w katalogu zawartym w dyrektywie 2014/47, to jednak trzeba podnieść, że Inspekcja Transportu Drogowego w ogóle nie przeprowadza badań technicznych pojazdów tej kategorii - nie ma do tego uprawnień ustawowych, przez co dyrektywa nie zostałaby wykonana w tym zakresie.</p> <p>Jeżeli nowe brzmienie projektowanego art. 129fa ust. 2 prd nie zostanie wprowadzone to należy zwrócić uwagę również na sprzeczność tego przepisu z projektowanym art. 54d ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.), zwana dalej „utd”, zgodnie z którym inne służby mają przekazywać GITD informacje dotyczące wstępnych drogowych kontroli technicznych.</p> <p>Ponadto należy wskazać iż zamiast Głównego Inspektora Transportu Drogowego w przedmiotowym przepisie powinna zostać wpisana Inspekcja Transportu Drogowego.</p>	Uwaga uwzględniona/ wyjaśniona na konferencji uzgodnieniowej w dniu 24 lipca 2018 r.	Główny Inspektor Transportu Drogowego
15.	Art. 129fb ust. 4	<p>Proponuje się zmianę projektowanego art. 129fb ust. 4 prd oraz dodanie do tego przepisu ust. 5 w brzmieniu:</p> <p>"art. 129fb. 4. W przypadku skierowania pojazdu, o którym mowa w ust. 1, na szczegółową drogową kontrolę techniczną w stacji kontroli pojazdów lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, kontrola ta jest przeprowadzana w możliwie najkrótszym</p>	W związku ze zmianą zakresu projektowanej regulacji i rezygnacją z wprowadzenia projektowanej zmiany zgłoszona	Główny Inspektor Transportu Drogowego

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

		<p>czasie i w najbliższej, wyznaczonej przez wojewodę stacji kontroli pojazdów lub wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej.</p> <p>5. Przeprowadzenie szczegółowej drogowej kontroli technicznej wojewoda powierza stacjom kontroli pojazdów zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych."</p> <p>Powyższe propozycje zmian zostały wskazane w uwagach zgłoszonych przez GITD w dniu 15 czerwca br. Zaproponowana zmiana pozwoli na uregulowanie kwestii związanych z wyznaczaniem stacji kontroli pojazdów, na które będą kierowane pojazdy w ramach szczegółowej drogowej kontroli technicznej.</p>	uwaga została uznana za bezprzedmiotową.	
16.	Art. 129fc	<p>Odnosząc się do projektowanego art. 129fc prd określającego kto może przeprowadzać szczegółową drogową kontrolę techniczną należy wskazać, że pozostawienie zaproponowanych obecnie warunków, spowoduje, że organy kontrolne nie będą miały uprawnionych pracowników, którzy takie kontrole będą mogli przeprowadzać, a przez co dyrektywa 2014/47 nie zostanie prawidłowo wykonana. W związku z czym proponujemy zmianę przedmiotowego przepisu, tak by dopuszczał on możliwość wykonywania szczegółowej drogowej kontroli technicznej na stacji kontroli pojazdów przez uprawnionych diagnostów, zgodnie z dyrektywą 2014/45 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE.</p>	W związku ze zmianą zakresu projektowanej regulacji i rezygnacją z wprowadzenia projektowanej zmiany zgłoszona uwaga została uznana za bezprzedmiotową.	Główny Inspektor Transportu Drogowego
17.	Art. 129fe	<p>Projektowanemu art. 129fe prd proponuje się nadać brzmienie, jakie miał w projekcie przesłanym do uzgodnień wewnątrzresortowych (art. 129fe ust. 2 prd), tj.:</p> <p>"2. Opłatę, o której mowa w ust. 1, uiszcza się stacji kontroli pojazdów przed zakończeniem szczegółowej drogowej kontroli technicznej."</p> <p>Z uwag przesłanych od innych organów wynika, że powstają wątpliwości interpretacyjne komu będą przekazywane opłaty za przeprowadzenie szczegółowej drogowej kontroli technicznej w stacjach kontroli pojazdów.</p>	W związku ze zmianą zakresu projektowanej regulacji i rezygnacją z wprowadzenia projektowanej zmiany zgłoszona uwaga została uznana za bezprzedmiotową.	Główny Inspektor Transportu Drogowego
18.	Art. 54d ust. 2	<p>W projektowanym art. 54d ust. 2 utd proponuje się przywrócić zapis, zgodnie z którym inne służby miałyby przekazywać GITD miesięczne zbiorcze informacje .</p> <p>Przekazywanie każdej pojedynczej informacji przez wszystkie służby do GITD może spowodować znaczne trudności w przekazywaniu tych informacji do innych państw, a przy braku dodatkowych osób wręcz to uniemożliwić.</p>	Uwaga wyjaśniona na konferencji uzgodnieniowej w dniu 24 lipca 2018 r.	Główny Inspektor Transportu Drogowego
19.	Uwaga ogólna	<p>Przepisy utd nie posługują się kategoriami pojazdów określonymi w prd, dlatego też należałoby rozważyć przywrócenie brzmienia zaproponowanego w projekcie ustawy przesłanym do uzgodnień wewnątrzresortowych, tj. "pojazd, o którym mowa w art. 129 fa ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym".</p> <p>Ponadto w projektowanych art. 54 ust. 2 pkt 6a, art. 54d ust. 1, art. 80 ust. 2 pkt 3 lit. f, art. 89 ust. 5 pkt 5 lit. b utd wprowadzony został zapis "pojazd kategorii M2, M3, N2, N3, O3, O4", podczas gdy w art. 54f ust. 1 utd pozostawiono zapis "pojazd lub przyczepa". W związku z czym należy ujednoclić projekt w tym zakresie.</p>	Uwaga do rozpatrzenia przez Komisję Prawniczą.	Główny Inspektor Transportu Drogowego

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM  
ORAZ USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM (UC121)

TABELA ZBIEŻNOŚCI I ODWRÓCONA TABELA ZBIEŻNOŚCI

<b>TYTUŁ PROJEKTU:</b>		<b>Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</b>			
<b>TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO/WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:</b>		Dyrektywa 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014)			
<b>PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ</b>					
<b>Jedn. red.</b>	<b>Treść przepisu UE</b>	<b>Konieczność wdrożenia</b>	<b>Jedn. red. (*)</b>	<b>Treść przepisu/ów projektu (*)</b>	<b>Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)</b>
<b>Art. 1 Przedmiot</b>	W celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska niniejsza dyrektywa ustanawia wymogi minimalne mające zastosowanie do systemu drogowych kontroli technicznych zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się po terytorium państw członkowskich.	Nie			
<b>Art. 2 Zakres</b>	1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów użytkowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h i należących do następujących kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (12) i dyrektywie 2007/46/WE:	Tak	Art.129fa ust. 1 i art. 129fb ust. 1 – art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	Art. 129fa. 1. Pojazd wytypowany przez kontrolującego do sprawdzenia stanu w ramach kontroli ruchu drogowego, podlega wstępnej drogowej kontroli technicznej, która jest przeprowadzana zgodnie z	

	<p>a) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3;</p> <p>b) pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów N2 i N3;</p> <p>c) przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do celów zamieszkania przez osoby, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów O3 i O4;</p> <p>d) ciągniki kołowe kategorii T5, użytkowane głównie na drogach publicznych do komercyjnego drogowego transportu towarów, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.</p> <p>2. Niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich do przeprowadzania drogowych kontroli technicznych pojazdów nieobjętych niniejszą dyrektywą, takich jak lekkie pojazdy użytkowe kategorii N1 o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, a także do kontrolowania innych aspektów związanych z bezpieczeństwem w ramach transportu drogowego lub przeprowadzania kontroli w miejscach innych niż drogi publiczne. Żaden przepis niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu ograniczenia możliwości użytkowania konkretnego typu pojazdu do określonych części jego sieci drogowej z przyczyn bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>			<p>przepisami wydanymi na podstawie art. 131 ust. 1.</p> <p>Art. 129fb. 1. W przypadku pojazdu kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczepy kategorii O3 i O4 i ciągnika kołowego kategorii T5 użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, kontrolujący może skierować ten pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną. Kierując pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną uwzględnia się w szczególności potrzebę ustalenia, czy pojazd ten zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska.</p>	
<p><b>Art. 3</b> <b>Definicje</b></p>	<p>Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę;</li> <li>2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h;</li> <li>3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;</li> <li>4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do doczepienia do pojazdu silnikowego w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym oraz</li> </ol>	<p>Nie</p>			

	<p>istotna część jej masy oraz masy jej ładunku obciąża pojazd silnikowy;</p> <p>5) „ładunek” oznacza wszystkie towary, które zwykle umieszcza się w tej części lub na tej części pojazdu, która przeznaczona jest do przewozu ładunku, i które nie są na stałe zamocowane do pojazdu, w tym przedmioty umieszczone w nośnikach ładunku, na przykład w skrzyniach, nadwoziach wymiennych lub w kontenerach umieszczonych na pojazdach;</p> <p>6) „pojazd użytkowy” oznacza pojazd silnikowy i jego przyczepę lub naczepę, wykorzystywane głównie do transportu towarów lub pasażerów do celów działalności gospodarczej, na przykład transportu zarobkowego lub transportu na użytek własny, lub w innych celach zawodowych;</p> <p>7) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;</p> <p>8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;</p> <p>9) „przedsiębiorca” oznacza przedsiębiorcę zdefiniowanego w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009;</p> <p>10) „drogowa kontrola techniczna” oznacza nieoczekiwaną kontrolę techniczną zdatności do ruchu drogowego pojazdu użytkowego przeprowadzoną przez właściwe organy państwa członkowskiego lub pod ich bezpośrednim nadzorem;</p> <p>11) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada;</p> <p>12) „badanie zdatności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z art. 3 pkt 9 dyrektywy 2014/45/UE;</p> <p>13) „świadczenie zdatności do ruchu drogowego” oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierające wyniki badania zdatności do ruchu drogowego;</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>14) „właściwy organ” oznacza organ lub podmiot publiczny, któremu państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem drogowych kontroli technicznych, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie takich kontroli;</p> <p>15) „funkcjonariusz służb kontrolnych” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzania wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych;</p> <p>16) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne przypadki niezgodności wykryte podczas drogowej kontroli technicznej;</p> <p>17) „wspólna kontrola drogowa” oznacza drogową kontrolę techniczną przeprowadzoną wspólnie przez właściwe organy co najmniej dwóch państw członkowskich;</p> <p>18) „podmiot gospodarczy” oznacza osobę prawną lub fizyczną, która użytkuje pojazd i jednocześnie jest jego właścicielem, lub osobę, którą właściciel pojazdu upoważnił do jego użytkowania;</p> <p>19) „mobilna stacja kontroli” oznacza przenośny system przyrządów niezbędny do przeprowadzania bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, obsługiwany przez pracowników będących funkcjonariuszami służb kontrolnych posiadającymi kompetencje do przeprowadzania bardziej szczegółowych kontroli drogowych;</p> <p>20) „wyznaczony punkt przeprowadzania kontroli drogowej” oznacza określony obszar przeprowadzania wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych, na którym mogą być zainstalowane w sposób trwały przyrządy do przeprowadzania badań.</p>				
<p><b>Art. 4</b> <b>System kontroli drogowych</b></p>	<p>System drogowych kontroli technicznych obejmuje wstępne drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 1, oraz bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 2.</p>	<p>Tak</p>	<p>Art.129fa ust. 1 i art. 129fb ust. 1 – art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>Art. 129fa. 1. Pojazd wytypowany przez kontrolującego do sprawdzenia stanu w ramach kontroli ruchu drogowego, podlega wstępnej drogowej kontroli technicznej, która jest przeprowadzana zgodnie z</p>	

				<p>przepisami wydanymi na podstawie art. 131 ust. 1.</p> <p>Art. 129fb. 1. W przypadku pojazdu kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczepy kategorii O3 i O4 i ciągnika kołowego kategorii T5 użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, kontrolujący może skierować ten pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną. Kierując pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną uwzględnia się w szczególności potrzebę ustalenia, czy pojazd ten zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska.</p>	
<b>Art. 5 ust. 1</b> <b>Odsetek</b> <b>pojazdów, które</b> <b>naależy poddać</b> <b>kontroli</b>	1. W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) i c), łączna liczba wstępnych drogowych kontroli technicznych w Unii w każdym roku kalendarzowym musi odpowiadać co najmniej 5 % łącznej liczby tych pojazdów, które są zarejestrowane na terytorium państw członkowskich.	Tak	Art. 129fa ust. 2 – art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	2. Główny Inspektor Transportu Drogowego w porozumieniu z Komendantem Głównym Policji planują i organizują wstępne drogowe kontrole techniczne pojazdów kategorii M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> i przyczepy kategorii O <sub>3</sub> i O <sub>4</sub> w taki sposób, aby łączna liczba tych kontroli obejmowała w każdym roku kalendarzowym co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	
<b>Art. 5 ust. 2</b>	2. Każde państwo członkowskie dokłada starań, aby przeprowadzić odpowiednią liczbę wstępnych drogowych kontroli technicznych, proporcjonalną do łącznej liczby takich pojazdów, które są zarejestrowane na jego terytorium.	Nie			

<b>Art. 5 ust. 3</b>	3. Informacje dotyczące poddanych kontroli pojazdów są przekazywane Komisji zgodnie z art. 20 ust. 1.	Tak	Wdrożony w art. 90a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 2200, z późn. zm.)	
<b>Art. 6 System oceny ryzyka</b>	<p>W odniesieniu do pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a), b) i c), państwa członkowskie zapewniają, aby określone w załączniku II oraz, w stosownych przypadkach, w załączniku III informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach użytkowanych przez poszczególnych przedsiębiorców zostały wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE. Do celów przypisania profilu ryzyka przedsiębiorcom państwa członkowskie mogą stosować kryteria określone w załączniku I. Informacje te są wykorzystywane w celu ściślejszego i częstszego kontrolowania przedsiębiorców o wysokim profilu ryzyka. Systemem oceny ryzyka zarządzają właściwe organy państw członkowskich.</p> <p>Do celów wdrożenia akapitu pierwszego państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany, korzysta z informacji otrzymanych od innych państw członkowskich zgodnie z art. 18 ust. 1.</p> <p>Państwa członkowskie mogą umożliwić przeprowadzanie dodatkowych dobrowolnych badań zdatności do ruchu drogowego. Uzyskane w ramach dobrowolnych badań informacje o zgodności z wymogami dotyczącymi zdatności do ruchu drogowego mogą być uwzględniane w celu poprawy profilu ryzyka przedsiębiorcy.</p>	Tak	Art. 89 ust. 5 pkt 5 – art. 2 pkt 6 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	<p>w art. 89:</p> <p>a) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:  „4a. Główny Inspektor Transportu Drogowego identyfikuje podmioty wykonujące przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stanu technicznego pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4 na podstawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy.”,</p> <p>b) w ust. 5 pkt 5 i część wspólna otrzymują brzmienie:  „5) system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy, w zakresie występowania naruszeń dotyczących:</p> <p>a) czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz</p> <p>b) stanu technicznego pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4 – uwzględniając względną liczbę i wagę popełnianych naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz rozporządzenia (UE)</p>

				nr 165/2014 oraz stwierdzanych podczas kontroli stanu technicznego usterek, a także potrzebę zapewnienia efektywności i skuteczności kontroli przewozów drogowych.” oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie systemu oceny ryzyka - wydane na podstawie ww. delegacji ustawowej	
<b>Art. 7 ust. 1 Obowiązki</b>	1. Państwa członkowskie wymagają, aby świadectwo zdatności do ruchu drogowego odpowiadające najbardziej aktualnemu badaniu zdatności do ruchu drogowego lub jego kopia lub – w przypadku wydania elektronicznego świadectwa zdatności do ruchu drogowego – uwierzytelniony lub oryginalny wydruk takiego świadectwa oraz protokół najbardziej aktualnej drogowej kontroli technicznej były przechowywane w pojeździe, jeżeli są one dostępne. Państwa członkowskie mogą zezwolić swoim organom na akceptowanie elektronicznych materiałów dowodowych takich kontroli, jeżeli informacje na ten temat są dostępne.	Tak	Art. 38 ust. 1 pkt 3b – art. 1 pkt 2 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym Art. 38 ust. 2a i 2b - art. 1 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	3b) protokół z ostatniej drogowej kontroli technicznej, jeżeli taka była przeprowadzona - w przypadku pojazdu kategorii M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> , przyczepy kategorii O <sub>3</sub> i O <sub>4</sub> i ciągnika kołowego kategorii T <sub>5</sub> użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy; 2a. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, w odniesieniu do pojazdu kategorii M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> , przyczepy kategorii O <sub>3</sub> i O <sub>4</sub> i ciągnika kołowego kategorii T <sub>5</sub> kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu również dokument potwierdzający przeprowadzenie badania technicznego zawierający co najmniej: 1) VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu; 2) numer rejestracyjny pojazdu i kraj rejestracji pojazdu; 3) miejsce i datę przeprowadzonego badania; 4) stwierdzone usterki i ich kategorie;	
			Art. 129 ust. 2 pkt 2 <sup>1</sup> ustawy z dnia 20 czerwca		

			1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990), w związku z art. 80 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz §2 pkt 8 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 25 maja 2018 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej pojazdów (Dz. U. poz. 1049).	5) wynik badania technicznego; 6) aktualny termin ważności badania technicznego; 7) nazwę organu kontrolnego lub stacji kontroli pojazdów oraz podpis lub numer ewidencyjny diagnosty, który przeprowadził badanie techniczne. 2b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 2a, nie dotyczy kierującego nowym pojazdem w okresie od dnia jego pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu pierwszego okresowego badania technicznego.	
<b>Art. 7 ust. 2</b>	2. Państwa członkowskie wymagają, aby przedsiębiorcy i kierowcy pojazdu podlegającego drogowej kontroli technicznej współpracowali z funkcjonariuszami służb kontrolnych oraz zapewniali dostęp do pojazdu, jego części i wszelkiej właściwej dokumentacji do celów kontroli.	Tak	Wdrożenie zapewniają: Art. 38, art. 129 ust. 1, ust. 2 pkt 2, pkt 2 <sup>1</sup> , pkt 4, pkt 7 lit. b i ust. 4a, art. 129a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990)  Art. 50 pkt 1 lit. c, art. 55, art. 68 ust. 1 pkt 1, art. 72 i 73 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 2200, z późn. zm.)		
<b>Art. 7 ust. 3</b>	3. Państwa członkowskie zapewniają, aby odpowiedzialność przedsiębiorców za utrzymywanie wykorzystywanych przez nich pojazdów w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i w stanie zdatności do ruchu drogowego została określona, bez uszczerbku dla odpowiedzialności kierowców tych pojazdów.	Tak	Wdrożenie zapewniają: Art. 66 ust. 1, art. 130a ust. 2 pkt 2, art. 132 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990)		

			<p>art. 92 ust. 3 i 4 oraz lp. 17 i 18 zał. 2 i lp. 2.5.1. załącznika 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 2200, z późn. zm.)</p> <p>art. 92a ust. 7 i 8, załącznik nr 3 lp. 9 oraz załącznik nr 4 lp. 15.1 i 15.2 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustawy (Dz. U. poz. 1481)</p>	<p>„92a. 7. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w ust. 1, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403:</p> <p>1) popełnionych przez podmiot wykonujący przewóz drogowy określa lp. 1–9,</p> <p>2) popełnionych przez przewoźnika drogowego w związku z wykonywaniem transportu drogowego określa lp. 10 – załącznika nr 3 do ustawy.</p> <p>8. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w ust. 2, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz wagę naruszeń wskazane w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, określa załącznik nr 4 do ustawy.”.</p>	
--	--	--	--	---	--

<b>Art. 8 ust. 1</b>	1. Wybierając pojazd do drogowej kontroli technicznej oraz przeprowadzając tę kontrolę, funkcjonariusze służb kontrolnych powstrzymują się od jakiegokolwiek dyskryminacji ze względu na obywatelstwo kierowcy, kraj rejestracji pojazdu lub kraj, w którym dopuszczono pojazd do użytku.	Tak	Wdrożenie zapewnia art. 89 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 2200, z późn. zm.)		
<b>Art. 8 ust. 2</b>	2. Przeprowadzający drogowe kontrole techniczne funkcjonariusz służb kontrolnych musi być wolny od wszelkich konfliktów interesów, które mogłyby mieć wpływ na bezstronność i obiektywność jego decyzji.	Tak	Wykonaniu przepisu służby m.in. art. 231 Kodeksu karnego; art. 76 i 78 ust. 1 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1559)		
<b>Art. 8 ust. 3</b>	3. Wynagrodzenie funkcjonariuszy służb kontrolnych nie może zależeć bezpośrednio od wyników wstępnych lub bardziej szczegółowych drogowych kontroli technicznych.	Tak	Wykonaniu przepisu służby m.in. - art. 85 ust. 1, art. 87 ust. 1, art. 90, art. 99 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej (Dz. U. z 2018 r. poz 1559); - art. 77 i art. 78 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 2200, z późn. zm.) - art. 100-102, art. 104 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2017 r. poz. 2067 z późn. zm.); - rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 grudnia 2001 r. w sprawie szczegółowych zasad		

			<p>otrzymywania i wysokości uposażenia zasadniczego policjantów, dodatków do uposażenia oraz ustalania wysługi lat, od której jest uzależniony wzrost uposażenia zasadniczego (Dz. U. z 2015 r. poz. 1236, z późn. zm.);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie wielokrotności kwoty bazowej, stanowiącej przeciętne uposażenie policjantów z dnia 25 kwietnia 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 813);</li> <li>- art. 104, art. 105, art. 108 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2365 z późn.zm.);</li> <li>- rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 8 lutego 2008 r. w sprawie uposażenia zasadniczego oraz dodatków do uposażenia funkcjonariuszy Straży Granicznej (Dz.U. z 2017 r. poz. 897, z późn. zm.);</li> <li>- art. 223, art. 224-226 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji</li> </ul>	
--	--	--	---	--

			<p>Skarbowej (Dz. U. z 2018 r. poz. 508 z późn. zm.);</p> <p>- rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 28 lutego 2017 r. w sprawie uposażenia zasadniczego funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (Dz. U. poz. 446);</p> <p>- rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 lutego 2017 r. w sprawie dodatków do uposażenia zasadniczego funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (Dz. U. poz. 414).</p> <p>Art. 78 ust. 2 – art. 2 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>2. Wysokość miesięcznego dodatku inspekcyjnego nie może zależeć od wyników wstępnych lub szczegółowych drogowych kontroli technicznych.</p>	
<b>Art. 8 ust. 4</b>	<p>4. Bardziej szczegółowe drogowe kontrole techniczne przeprowadzają funkcjonariusze służb kontrolnych spełniający minimalne wymagania dotyczące kompetencji i szkoleń, określone w art. 13 dyrektywy 2014/45/UE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą przewidzieć, że funkcjonariusze służb kontrolnych prowadzący kontrole w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej lub z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli drogowej muszą spełniać te wymogi lub równoważne wymogi zatwierdzone przez właściwy organ.</p>	Tak	<p>Art. 129fc ust. 1-3 – art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>Art. 129fc. 1. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, który posiada:</p> <p>1) uprawnienia diagnosty, o których mowa w art. 84, albo</p> <p>2) wykształcenie i praktykę, o których mowa w art. 84 ust. 2b, oraz odbył szkolenie dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych</p> <p>– oraz nie rzadziej niż raz w ciągu dwóch kolejnych lat uczestniczy w warsztatach dla kontrolujących</p>	

			<p>przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne.</p> <p>2. Wojewódzki inspektor transportu drogowego, wojewódzki komendant Policji, Komendant Stołeczny Policji, Komendant-Rektor Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, komendant szkoły policyjnej, komendant oddziału Straży Granicznej, dyrektor Krajowej Szkoły Skarbowości, każdy w zakresie swojej właściwości:</p> <p>1) mogą organizować, szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych i warsztaty dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 3:</p> <p>2) wydają zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych oraz zaświadczenia o ukończeniu warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i ministrem właściwym do spraw finansów</p>	
--	--	--	--	--

				<p>publicznych, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) program szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych,</li> <li>2) program warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne,</li> <li>3) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych,</li> <li>4) wzór zaświadczenia o ukończeniu warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne <ul style="list-style-type: none"> <li>– uwzględniając potrzebę zapewnienia równoważności tych szkoleń i warsztatów ze szkoleniami i warsztatami dla diagnostów, potrzebę osiągnięcia właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych oraz konieczność ujednolicenia wydawanych zaświadczeń.</li> </ul> </li> </ol>	
<b>Art. 9 Wybór pojazdów do wstępnej drogowej kontroli technicznej</b>	Identyfikując pojazdy, które mają zostać poddane wstępnej drogowej kontroli technicznej, funkcjonariusze służb kontrolnych mogą wybrać, jako priorytet, pojazdy użytkowane przez przedsiębiorców o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w dyrektywie 2006/22/WE. Pojazdy mogą również zostać wybrane do kontroli losowo lub gdy zachodzi podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego lub środowiska.	Nie			

<p><b>Art. 10 ust. 1</b> <b>Przebieg i metody drogowych kontroli technicznych</b></p>	<p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby pojazdy wybrane zgodnie z art. 9 były poddawane wstępnej drogowej kontroli technicznej.</p> <p>Podczas każdej wstępnej drogowej kontroli technicznej pojazdu funkcjonariusz służb kontrolnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) sprawdza ostatnie świadectwo zdatności do ruchu drogowego i protokół drogowej kontroli technicznej, jeżeli jest dostępny, przechowywane w pojeździe, lub elektroniczne materiały dowodowe tych kontroli, zgodnie z art. 7 ust. 1;</li> <li>b) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;</li> <li>c) może przeprowadzać wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku pojazdu zgodnie z art. 13;</li> <li>d) może przeprowadzać badania techniczne za pomocą każdej metody uznanej za właściwą. Takie badania techniczne można przeprowadzać w celu uzasadnienia decyzji o poddaniu pojazdu bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej lub w celu zobowiązania do niezwłocznego usunięcia usterek zgodnie z art. 14 ust. 1.</li> </ul> <p>Funkcjonariusz służb kontrolnych sprawdza, czy wszelkie usterek wskazane w ramach poprzedniej drogowej kontroli technicznej zostały usunięte.</p>	<p>Tak</p>	<p>Wdrożenie zapewnia §1 pkt 3 w zakresie §6a ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948)</p>		
<p><b>Art. 10 ust. 2</b></p>	<p>2. Na podstawie wyników wstępnej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych decyduje, czy pojazd lub jego przyczepę należy poddać bardziej szczegółowej kontroli drogowej.</p>	<p>Tak</p>	<p>Art. 129fb ust. 1 – art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>Art. 129fb. 1. W przypadku pojazdu kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczepy kategorii O3 i O4 i ciągnika kołowego kategorii T5 użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, kontrolujący może skierować ten pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną. Kierując pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną uwzględnia się w</p>	

				szczegółności potrzebę ustalenia, czy pojazd ten zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska.	
<b>Art. 10 ust. 3</b>	3. Bardziej szczegółowa drogowa kontrola techniczna obejmuje te pozycje wymienione w załączniku II, które uznano za niezbędne i istotne, w szczególności z uwzględnieniem bezpieczeństwa hamulców, opon, kół i podwozia, a także uciążliwości pojazdu, oraz zalecane metody badania tych pozycji.	Tak	Wdrożenie zapewnia §1 pkt 3 w zakresie §6a ust. 3-6 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948) oraz jego załącznik 1a		
<b>Art. 10 ust. 4</b>	4. W przypadku gdy świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub protokół kontroli drogowej wskazuje, że w trakcie poprzednich trzech miesięcy przeprowadzono kontrolę jednej z pozycji wymienionych w załączniku II, funkcjonariusz służb kontrolnych nie sprawdza tej pozycji, chyba że jest to uzasadnione istnieniem oczywistej usterki.	Tak	Wdrożenie zapewnia §1 pkt 2 w zakresie §6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948)		
<b>Art. 11 ust. 1 Punkty przeprowadzania kontroli</b>	1. Bardziej szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza się przy użyciu mobilnej stacji kontroli drogowej lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej bądź w stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w dyrektywie 2014/45/UE.	Tak	Art. 129 fb ust. 3 – art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	3. Szczegółowa drogowa kontrola techniczna jest przeprowadzana zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 131 ust. 1 w: 1) mobilnej stacji kontroli drogowej, 2) wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej obejmującym obszar o odpowiedniej powierzchni, na	

				<p>którym jest możliwa kontrola techniczna głównych układów w pojeździe odpowiedzialnych za bezpieczeństwo</p> <p>– przy użyciu przyrządów kontrolno-pomiarowych niezbędnych do przeprowadzenia takiej kontroli, w szczególności przyrządów niezbędnych do oceny stanu hamulców i skuteczności ich działania, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu.</p>	
<b>Art. 11 ust. 2</b>	<p>2. W przypadku gdy bardziej szczegółowa kontrola ma być przeprowadzona w stacji kontroli pojazdów lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, przeprowadza się ją w najkrótszym możliwym terminie w najbliższej dostępnej stacji lub punkcie.</p>	Tak	<p>Art. 129fb ust. 4 – art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>4. W przypadku skierowania pojazdu, o którym mowa w ust. 1, na szczegółową drogową kontrolę techniczną w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, kontrola ta jest przeprowadzana w możliwie najkrótszym czasie i w najbliższym wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej.</p>	
<b>Art. 11 ust. 3</b>	<p>3. Mobilne stacje kontroli drogowej i wyznaczone punkty przeprowadzania kontroli drogowej posiadają odpowiednie przyrządy do przeprowadzania bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej, w tym przyrządy niezbędne do oceny stanu hamulców i skuteczności ich działania, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu, zgodnie z wymogami. W przypadku gdy mobilne stacje kontroli drogowej lub wyznaczone punkty przeprowadzania kontroli drogowej nie posiadają odpowiednich przyrządów do sprawdzenia pozycji wskazanej we wstępnej kontroli, pojazd skierowuje się do stacji kontroli pojazdów lub do punktu, w którym możliwe jest przeprowadzenie szczegółowej kontroli tej pozycji</p>	Tak	<p>Art. 129fb ust. 3 i ust.6 - art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>3. Szczegółowa drogową kontrola techniczna jest przeprowadzana zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 131 ust. 1 w:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) mobilnej stacji kontroli drogowej,</li> <li>2) wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej obejmującym obszar o odpowiedniej powierzchni, na którym jest możliwa kontrola techniczna głównych układów w pojeździe odpowiedzialnych za bezpieczeństwo</li> </ol> <p>– przy użyciu przyrządów kontrolno-pomiarowych niezbędnych do przeprowadzenia</p>	

				<p>takiej kontroli, w szczególności przyrządów niezbędnych do oceny stanu hamulców i skuteczności ich działania, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu.</p> <p>6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych stosowanych w mobilnej stacji kontroli drogowej oraz w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, uwzględniając zakres szczegółowej drogowej kontroli technicznej oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej oceny stanu technicznego pojazdów poddawanych tej kontroli.</p>	
<b>Art. 12 ust. 1 Ocena usterek</b>	1. W odniesieniu do każdej kontrolowanej pozycji załącznik II przewiduje wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi, którym należy się posługiwać w czasie drogowych kontroli technicznych.	Nie	Wdrożenie zapewnia §1 pkt 2 w zakresie §6 ust. 4 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948)		
<b>Art. 12 ust. 2</b>	2. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej pojazdów są klasyfikowane do jednej z następujących kategorii: a) usterki drobne bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływania na środowisko oraz inne drobne niezgodności;	Tak	Wdrożenie zapewnia §1 pkt 2 w zakresie §6 ust. 6 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego		

	<p>b)usterki poważne, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności;</p> <p>c)usterki niebezpieczne stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziaływujące na środowisko.</p>		rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948)		
<b>Art. 12 ust. 3</b>	<p>3. Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust. 2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterki. Pojazd, w którym stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli, jakie zidentyfikowano w zakresie kontroli, o której mowa w załączniku II pkt 1, można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli uznano, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>	Tak	Wdrożenie zapewnia §1 pkt 2 w zakresie §6 ust. 7 i 8 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948)		
<b>Art. 13 ust. 1 Kontrola zabezpieczenia ładunku</b>	<p>1. Podczas kontroli drogowej pojazd może zostać poddany kontroli pod względem zabezpieczenia jego ładunku zgodnie z załącznikiem III w celu zapewnienia, aby ładunek został zabezpieczony w taki sposób, aby nie zagrażał bezpieczeństwu jazdy ani nie stanowił zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi, mienia oraz środowiska. Może zostać przeprowadzona kontrola w celu zweryfikowania, czy we wszystkich warunkach ruchu pojazdu, w tym podczas sytuacji nadzwyczajnych lub ruszania pod górę:</p> <p>—ładunki mogą tylko nieznacznie zmienić swoje położenie względem siebie, względem ścian lub innych powierzchni pojazdu, oraz</p> <p>—ładunek nie może się przemieścić poza przestrzeń ładunkową lub przesunąć poza powierzchnię załadunkową.</p>	Tak	Wdrożenie zapewnia: §1 pkt 2 w zakresie §6 ust. 9 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948) oraz załącznik 1b;		
<b>Art. 13 ust. 2</b>	<p>2. Bez uszczerbku dla wymogów mających zastosowanie do transportu pewnych kategorii towarów, takich jak objęte europejską umową dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), zabezpieczenie ładunku i kontrola zabezpieczenia ładunku mogą być przeprowadzane zgodnie z zasadami i – w stosownych przypadkach – normami określonymi w załączniku III sekcja I. Można korzystać z najnowszej wersji tych norm zawartej w załączniku III, sekcja I pkt 5.</p>	Tak	Wdrożenie zapewnia: §1 pkt 2 w zakresie §6 ust. 9 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego		

			rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948) oraz załącznik 1b;		
<b>Art. 13 ust. 3</b>	3. Działania następcze, o których mowa w art. 14, można stosować również w przypadku niebezpiecznych usterek związanych z zabezpieczeniem ładunku.	Nie			
<b>Art. 13 ust. 4</b>	4. Państwa członkowskie przewidują, aby personel zaangażowany w kontrole zabezpieczenia ładunku był do tego celu odpowiednio przeszkolony.	Tak	Rozporządzenie MTBiGM z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie programów kursów specjalistycznych oraz kursów uzupełniających i przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 661)		
<b>Art. 14 ust. 1</b> <b>Działania następcze w przypadku wykrycia poważnych lub niebezpiecznych usterek</b>	1. Bez uszczerbku dla art. 14 ust. 3 państwa członkowskie zapewniają, aby każda poważna lub niebezpieczna usterka wykryta w trakcie kontroli wstępnej lub bardziej szczegółowej była usuwana przed ponownym użytkowaniem pojazdu na drogach publicznych.	Tak	Wdrożenia zapewnia m.in.: art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. a oraz 132 ust. 1 pkt 1, ust. 1a, ust. 2 i ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.)		
<b>Art. 14 ust. 2</b>	2. Funkcjonariusz służb kontrolnych może podjąć decyzję, zgodnie z którą pojazd ma zostać poddany pełnemu badaniu zdatności do ruchu drogowego w określonym terminie, jeżeli jest zarejestrowany w państwie członkowskim, w którym przeprowadzono drogową kontrolę techniczną. Jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim, właściwy organ może zwrócić się do właściwego organu tego innego państwa członkowskiego za pośrednictwem punktów kontaktowych, o których mowa w art. 17, o przeprowadzenie nowego badania zdatności do ruchu tego pojazdu zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2. W przypadku	Tak	Wdrożenie zdania pierwszego zapewnia art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) Wdrożenie zdania drugiego i trzeciego	Art. 54e. W przypadku stwierdzenia podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej, że pojazd, o którym mowa w art. 54d ust.1, niezarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska Główny Inspektor Transportu	

	<p>stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek pojazdu zarejestrowanego poza Unią, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o poinformowaniu właściwego organu kraju rejestracji tego pojazdu.</p>		<p>zapewnia art. 54e - art. 2 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym</p>	<p>Drogowego powiadamia o wynikach kontroli:</p> <p>1) państwo członkowskie Unii Europejskiej albo państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w którym pojazd ten jest zarejestrowany, oraz może zwrócić się do właściwego organu tego państwa, o podjęcie działań zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego tego pojazdu, albo</p> <p>2) państwo inne niż wymienione w pkt 1, w którym pojazd jest zarejestrowany.</p>	
<b>Art. 14 ust. 3</b>	<p>3. W przypadku wszelkich usterek, które wymagają szybkiego lub niezwłocznego usunięcia ze względu na bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego, państwo członkowskie lub właściwy organ zapewniają, aby do momentu usunięcia tych usterek użytkowanie tego pojazdu zostało ograniczone lub zabronione. Można zezwolić na użytkowanie takiego pojazdu w celu umożliwienia doprowadzenia go do jednego z najbliższych warsztatów, w którym usterki te mogą zostać usunięte, pod warunkiem że odnośne niebezpieczne usterki zostały naprawione w sposób umożliwiający pojazdowi dojazd do warsztatu i że nie zachodzi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa jego pasażerów lub innych użytkowników dróg. W przypadku usterek, które nie wymagają niezwłocznego usunięcia, państwa członkowskie lub właściwy organ mogą zdecydować na jakich warunkach i w jakim rozsądnym okresie dany pojazd może być użytkowany do momentu usunięcia usterek.</p> <p>W przypadku gdy pojazdu nie można naprawić w sposób umożliwiający mu dojazd do warsztatu, można go przetransportować do dostępnego miejsca, w którym może on zostać naprawiony.</p>	Tak	<p>Wdrożenie zapewnia art.130a ust. 2 pkt 2, art. 132 ust. 1 pkt 1, ust. 1a, ust. 2 i ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990)</p>		

<b>Art. 15 Opłaty za kontrole</b>	W przypadku stwierdzenia usterek po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej kontroli, państwa członkowskie mogą wymagać wniesienia uzasadnionej i proporcjonalnej opłaty, której wysokość powinna być uzależniona od kosztów przeprowadzenia tej kontroli.	Nie			
<b>Art. 16 ust. 1 Protokół kontroli i bazy danych z drogowych kontroli technicznych</b>	1. W odniesieniu do każdej przeprowadzonej wstępnej drogowej kontroli technicznej właściwemu organowi przekazuje się następujące informacje: a) kraj rejestracji pojazdu; b) kategoria pojazdu; c) wynik wstępnej drogowej kontroli technicznej.	tak	Wdrożenie zapewnia §1 pkt 2 w zakresie §6 ust. 10 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948)		
<b>Art. 16 ust. 2</b>	2. Po dokonaniu bardziej szczegółowej kontroli funkcjonariusz służb kontrolnych sporządza protokół zgodnie z załącznikiem IV. Państwa członkowskie zapewniają, aby kierowca pojazdu otrzymał kopię protokołu kontroli.	Tak	Art. 129fb ust. 2 - art. 1 pkt 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	Art. 129fb ust. 2. Zakres szczegółowej drogowej kontroli technicznej, która ma być przeprowadzona, określa się w protokole drogowej kontroli technicznej.	
<b>Art. 16 ust. 3</b>	3. Funkcjonariusz służb kontrolnych przekazuje właściwemu organowi wyniki bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej w rozsądnym terminie po przeprowadzeniu tych kontroli. Właściwy organ przechowuje te informacje zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi ochrony danych przez okres co najmniej 36 miesięcy od daty ich otrzymania.	Tak	Art. 54d ust.2 - art. 2 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	2. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego, wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Stołeczny Policji, komendanci oddziałów Straży Granicznej, dyrektorzy Izb Administracji Skarbowej oraz zarządcy dróg przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje, o których mowa w art. 54e, przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego lub za pośrednictwem elektronicznej	

				<p>platformy usług administracji publicznej.</p> <p>3. Przekazywanie informacji, o których mowa w art. 54e, odbywa się za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Przekazywane informacje powinny być podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego albo podpisu zaufanego.</p> <p>4. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzory formularzy elektronicznych, o których mowa w ust. 2.</p>	
<b>Art. 17 ust. 1</b> <b>Wyznaczenie punktu kontaktowego</b>	<p>1. Państwa członkowskie wyznaczają punkt kontaktowy, który:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zapewnienia koordynację z punktami kontaktowymi wyznaczonymi przez inne państwa członkowskie w odniesieniu do działań podejmowanych na podstawie art. 18,</li> <li>— przekazuje Komisji dane, o których mowa w art. 20,</li> <li>— zapewnia, w stosownych przypadkach, wszelką inną wymianę informacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich oraz udzielanie im pomocy.</li> </ul>	Tak	Art. 54d ust.1- art. 2 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	<p>Art. 54d. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego w zakresie wstępnych i szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczep kategorii O3 i O4 i ciągników kołowych kategorii T5 użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy poprzez zapewnienie koordynacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w odniesieniu do działań, o których mowa w art. 54e, oraz umożliwia inną wymianę</p>	

				informacji z właściwymi punktami kontaktowymi w tym zakresie oraz udzielanie im pomocy.	
<b>Art. 17 ust. 2</b>	2. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia 20 maja 2015 r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.	Nie			
<b>Art. 18 ust. 1 Współpraca między państwami członkowskimi</b>	1. W przypadku stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym w państwie członkowskim kontroli poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu punkt kontaktowy powiadamia o wynikach kontroli punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. Zgłoszenie to obejmuje elementy protokołu kontroli drogowej określone w załączniku IV i może zostać przekazane za pośrednictwem krajowego rejestru elektronicznego, o którym mowa w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki punktowi kontaktowemu państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.	Tak	Art.54e - art. 2 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	Art. 54e. W przypadku stwierdzenia podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej, że pojazd, o którym mowa w art. 54d ust. 1, niezarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska Główny Inspektor Transportu Drogowego powiadamia o wynikach kontroli: 1) państwo członkowskie Unii Europejskiej albo państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w którym pojazd ten jest zarejestrowany, oraz może zwrócić się do właściwego organu tego państwa, o podjęcie działań zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego tego pojazdu; 2) państwo inne niż wymienione w pkt 1, w którym pojazd jest zarejestrowany.	
<b>Art. 18 ust. 2</b>	2. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek pojazdu punkt kontaktowy w państwie członkowskim, w którym pojazd został poddany kontroli, może zwrócić się do	Tak	Art.54f - art. 2 pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o	Art. 54f. W przypadku otrzymania od innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo państwa	

	właściwego organu państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany – za pośrednictwem punktu kontaktowego tego państwa członkowskiego – o podjęcie odpowiednich działań następczych, takich jak nakaz poddania pojazdu dalszym badaniom zdatności do ruchu drogowego przewidzianym w art. 14.		ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym informacji o konieczności podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 54d ust. 1, zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje tę informację staroście właściwemu ze względu na miejsce rejestracji tego pojazdu..	
<b>Art. 19 Wspólne drogowe kontrole techniczne</b>	Co roku państwa członkowskie regularnie przeprowadzają wspólne działania obejmujące kontrole drogowe. Państwa członkowskie mogą łączyć te działania z działaniami przewidzianymi w art. 5 dyrektywy 2006/22/WE.	Tak	Art. 54 ust.2 pkt 6a- art. 2 pkt 2 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym	6a) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej raz w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wstępnych lub szczegółowych drogowych kontrolach technicznych pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczep kategorii O3 i O4 i ciągników kołowych kategorii T5 użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;	
<b>Art. 20 ust. 1</b>	1. Przed dniem 31 marca 2021 r., a następnie do dnia 31 marca co dwa lata państwa członkowskie przekazują Komisji w formie elektronicznej dane dotyczące skontrolowanych na ich terytorium	Tak	Wdrożony w art. 90a ust. 1 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym		

	<p>pojazdów zgromadzone w ciągu dwóch poprzednich lat kalendarzowych. Dane te zawierają:</p> <p>a) liczbę skontrolowanych pojazdów;</p> <p>b) kategorie skontrolowanych pojazdów;</p> <p>c) kraj rejestracji każdego skontrolowanego pojazdu;</p> <p>d) w przypadku bardziej szczegółowych kontroli – obszary kontroli i pozycje, w odniesieniu do których wykryto usterki, zgodnie z załącznikiem IV pkt 10.</p> <p>Pierwsze sprawozdanie obejmuje okres dwuletni rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2019 r.</p>		(Dz. U. z 2017 poz. 2200, z późn. zm.)		
<b>Art. 20 ust. 2</b>	<p>2. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2, szczegółowe przepisy dotyczące formatu, w jakim dane, o których mowa w ust. 1, mają być przekazywane za pośrednictwem środków elektronicznych. Do czasu ustanowienia takich przepisów stosuje się standardowy formularz sprawozdania zamieszczony w załączniku V.</p> <p>Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące zebranych danych Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p>	Nie			
<b>Art. 21 Akty delegowane</b>	<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 22 w celu:</p> <p>— odpowiedniej aktualizacji art. 2 ust. 1 oraz załącznika V pkt 6 w celu uwzględnienia zmian w odniesieniu do kategorii pojazdów wynikających z wprowadzenia zmian w przepisach, o których mowa w tym artykule, bez zmiany zakresu niniejszej dyrektywy;</p> <p>— aktualizacji załącznika II pkt 2 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu;</p> <p>— dostosowania załącznika II pkt 2, w następstwie pozytywnej oceny kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadawalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska.</p>	Nie			
<b>Art. 22 ust. 1</b>	<p>1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p>	Nie			

<b>Wykonywanie przekazanych uprawnień</b>					
<b>Art. 22 ust. 2</b>	2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 21, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.	Nie			
<b>Art. 22 ust. 3</b>	3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 21, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.	Nie			
<b>Art. 22 ust. 4</b>	4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	Nie			
<b>Art. 22 ust. 5</b>	5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 21 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	Nie			
<b>Art. 23 ust. 1 Procedura komitetowa</b>	1. Komisję wspomaga Komitet ds. Zdatości do Ruchu Drogowego, o którym mowa w dyrektywie 2014/45/UE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	Nie			
<b>Art. 23 ust. 2</b>	2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	Nie			
<b>Art. 24 ust. 1 Składanie sprawozdań</b>	1. Do dnia 20 maja 2016 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu poddane zostaną analizie	Nie			

	zwłaszcza jej skutki w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego, a także koszty i korzyści wynikające z ewentualnego włączenia pojazdów kategorii N1 i O2 do zakresu niniejszej dyrektywy.				
<b>Art. 24 ust. 2</b>	2. Najpóźniej do dnia 20 maja 2022 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stosowania i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do skuteczności i harmonizacji systemów oceny ryzyka, zwłaszcza w ramach określenia wzajemnie porównywalnych profili ryzyka różnych przedsiębiorców. Sprawozdaniu temu towarzyszyć będzie szczegółowa ocena wpływu analizująca koszty i korzyści w całej Unii. Ocena wpływu zostanie udostępniona Parlamentowi Europejskiemu i Radzie najpóźniej w terminie sześciu miesięcy przed przedstawieniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, mającego na celu – w stosownych przypadkach – włączenie nowych kategorii pojazdów do zakresu niniejszej dyrektywy.	Nie			
<b>Art. 25 Sankcje</b>	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące.	Tak	Wdrożenie zapewniają m.in. Art. 66 ust. 1, art. 130a, art. 132, art. 132a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990)		
			art. 92 ust. 3 i 4 oraz lp. 17 i 18 zał. 2 i lp. 2.5.1. załącznika 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 2200, z późn. zm.)		
			art. 92a ust. 7 i 8, załącznik nr 3 lp. 9 oraz załącznik nr 4 lp. 15.1 i 15.2 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz		

			niektórych innych ustawy (Dz. U. poz. 1481)  Art. 95, 96 i 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2018 r. poz. 618, z późn. zm.)		
<b>Art. 26 ust. 1 Transpozycja</b>	<p>1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach.</p> <p>Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 20 maja 2018 r. W odniesieniu do systemu oceny ryzyka, o którym mowa w art. 6 niniejszej dyrektywy, stosują te przepisy od dnia 20 maja 2019 r.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.</p>	Tak	Art.5	Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy.	
<b>Art. 26 ust. 2</b>	2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	Nie			
<b>Art. 27 Uchylenie</b>	Dyrektywa 2000/30/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2018 r.	Nie			
<b>Art. 28 Wejście w życie i stosowanie</b>	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	Nie			
<b>Art. 29 Adresaci</b>	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.				
<b>Załącznik I</b>	Elementy systemu oceny ryzyka	Tak		Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy - zostanie wydane na podstawie zmienionej delegacji ustawowej z	

				art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym	
<b>Załącznik II</b>	Zakres drogowych kontroli technicznych	Tak	Wdrożenie zapewnia §1 pkt 2 w zakresie §6 ust. 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948) oraz załącznik 1a		
<b>Załącznik III</b>		Tak	Rozporządzenie MI z dnia 25 stycznia 2018 r. w sprawie sposobu przewozu ładunku (Dz. U. poz. 361)  Załącznik 1b do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948)		
<b>Załącznik IV</b>		Tak	Załącznik 1c do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu		

			drogowego (Dz. U. poz. 948)	
<b>Załącznik V</b>		Tak		Zmiana załącznika nr 2 do rozporządzenia MTiB w sprawie określenia wzoru formularza do przekazywania danych dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów (Dz. U. z 2006 r. poz. 343)
<b>POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU</b>				
<b>Jednostka redakcyjna</b>	<b>Treść przepisu projektu krajowego</b>		<b>Uzasadnienie wprowadzenia przepisu</b>	
Art. 1 pkt 6	<p>6) w art. 131 w ust. 1:</p> <p>a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  „Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, uwzględniając potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa i porządku podczas wykonywania kontroli ruchu drogowego, sprawnego jej przebiegu oraz konieczność należytej ochrony zadań związanych z bezpieczeństwem państwa, określi, w drodze rozporządzenia”,</p> <p>b) po pkt 3 dodaje się pkt 3aw brzmieniu:  3a) szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.</p>		<p>Projektowane przepisy pozwolą określić szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów Służby Ochrony Państwa, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową, mając na względzie zadania które są wykonywane przez te służby.</p> <p>Projektowany przepis uwzględnia uwagę zgłoszoną przez KPRM dotyczącą drogowej kontroli technicznej pojazdów służb.</p>	
Art. 3	<p>Art. 3. Kontrolujący, o których mowa w art. 129fc ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, są obowiązani do odbycia pierwszych warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>		<p>Przepis przejściowy, określający obowiązek odbycia pierwszych warsztatów.</p>	
Art. 4	<p>Art. 4. 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi:</p>		<p>Projektowane przepisy zgodnie z art. 50 ust. 1a, 4 i 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1870, z późn. zm.) określają maksymalny limit wydatków, na okres 10 lat budżetowych</p>	

<p>1) dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego – 2 776 400,00 zł, z czego:</p> <p>a) w 2019 r. – 0 zł,  b) w 2020 r. – 303 000,00 zł,  c) w 2021 r. – 302 700,00 zł,  d) w 2022 r. – 304 700,00 zł,  e) w 2023 r. – 306 800,00 zł,  f) w 2024 r. – 308 900,00 zł,  g) w 2025 r. – 311 000,00 zł,  h) w 2026 r. – 312 900,00 zł,  i) w 2027 r. – 313 200,00 zł,  j) w 2028 r. – 313 200,00 zł;</p> <p>2) dla wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego – łącznie 53 535 100,00 zł, z czego:</p> <p>a) w 2019 r. – 0 zł,  b) w 2020 r. – 5 804 600,00 zł,  c) w 2021 r. – 5 840 400,00 zł,  d) w 2022 r. – 5 877 500,00 zł,  e) w 2023 r. – 5 914 900,00 zł,  f) w 2024 r. – 5 952 000,00 zł,  g) w 2025 r. – 5 989 200,00 zł,  h) w 2026 r. – 6 026 500,00 zł,  i) w 2027 r. – 6 063 600,00 zł,  j) w 2028 r. – 6 066 400,00 zł.</p> <p>2. Maksymalny limit wydatków każdego z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego na dany rok budżetowy wynosi 1/16 kwot, o których mowa w ust. 1 pkt 2.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o których mowa w ust. 1 pkt 1, oraz wdraża mechanizm korygujący, o którym mowa w ust. 5.</p> <p>4. Właściwy dla wojewódzkiego inspektoratu transportu drogowego wojewoda monitoruje wykorzystanie limitu wydatków określonego na podstawie ust. 2 oraz wdraża mechanizm korygujący, o którym mowa w ust. 6.</p>	<p>wykonywania ustawy; projektowane przepisy określają również kto monitoruje wykorzystanie limitu wydatków oraz odpowiada za wdrożenie mechanizmów korygujących, które mają zastosowanie w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków.</p>
--	---

	<p>5. W przypadku zagrożenia lub przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego w ust. 1 pkt 1, stosuje się mechanizm korygujący polegający na zmniejszeniu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy.</p> <p>6. W przypadku zagrożenia lub przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego na podstawie ust. 2 stosuje się mechanizm korygujący polegający na zmniejszeniu wydatków budżetu państwa będących skutkiem finansowym ustawy.</p>	
Art. 5	Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy.	Projektowane przepisy określają wejście w życie projektowanej ustawy.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie minimalnych wymagań w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych stosowanych na mobilnej stacji kontroli drogowej oraz w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej**

Na podstawie art. 129fb ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730 i 752) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych stosowanych w:

- 1) wyznaczonym punkcie kontroli drogowej;
- 2) mobilnej stacji kontroli drogowej.

**§ 2.** Wyznaczony punkt kontroli drogowej jest wyposażony w stanowisko kontrolne o rozmiarze wystarczającym do wykonania badania każdego pojazdu.

**§ 3.** Wyznaczony punkt kontroli drogowej, w którym przeprowadzana jest szczegółowa kontrola techniczna, jest wyposażony w:

- 1) urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców dokonujące pomiaru, wyświetlenia i zapisu siły hamowania;
- 2) urządzenia służące do badania pneumatycznych układów hamulcowych, takie jak manometry, złącza i przewody;
- 3) urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi do określania obciążenia osi (opcjonalne wyposażenie do pomiaru nacisku dwóch kół, takie jak wagi najazdowe);
- 4) urządzenie do kontroli zawieszenia (urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu) bez podnoszenia osi, spełniające następujące wymogi:
  - a) urządzenie jest wyposażone w co najmniej dwie napędzane płyty, wykonujące ruch posuwisto-zwrotny zarówno w kierunku podłużnym, jak i poprzecznym lub pod kątem 45° (prawa) oraz 315° (lewa) w stosunku do osi podłużnej

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

pojazdu,

- b) ruch płyt musi być sterowany przez operatora z miejsca przeprowadzania badania,
- c) w odniesieniu do pojazdów o całkowitej masie przekraczającej 3,5 tony płyty muszą spełniać następujące wymogi:
  - skok w kierunku podłużnym i poprzecznym wynoszący co najmniej 95 mm,
  - prędkość przesuwu podłużnego i poprzecznego od 5 cm/s do 15 cm/s;
- 5) urządzenie do pomiaru współczynnika pochłaniania światła o wystarczającej dokładności;
- 6) urządzenie do pomiaru głębokości bieżnika opon;
- 7) urządzenie do połączenia z elektronicznym interfejsem pojazdu, jak np. urządzenie skanujące OBD;
- 8) miernik poziomu dźwięku klasy II, jeżeli poziom dźwięku jest mierzony.

**§ 4.** Elementy wyposażenia lub przyrządy kontrolno-pomiarowe, o których mowa w § 3, można łączyć ze sobą, pod warunkiem, że nie ma to wpływu na poprawność działania przyrządów kontrolno-pomiarowych.

**§ 5. 1.** Okresy kalibracji wyposażenia stosowanego do pomiarów nie powinny przekroczyć:

- 1) 24 miesięcy dla pomiaru wagi, ciśnienia i poziomu dźwięku;
- 2) 24 miesięcy dla pomiaru siły;
- 3) 12 miesięcy dla pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych.

2. Przepis ust. 1 nie narusza innych przepisów określających okresy kalibracji w sposób odmienny.

**§ 6.** Minimalne wyposażenie mobilnych stacji kontroli stanowią urządzenia niezbędne do oceny stanu hamulców i skuteczności ich działania, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości pojazdu, o których mowa w § 3 pkt 1, 4, 7 i 8.

**§ 7.** Do wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych wykorzystywanych do przeprowadzenia szczegółowej drogowej kontroli technicznej w mobilnej stacji kontroli drogowej stosuje się § 4–6.

**§ 8.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 129fb ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.). Przy wydaniu rozporządzenia organ wydający uwzględnił zakres szczegółowej drogowej kontroli technicznej oraz potrzebę zapewnienia prawidłowej oceny stanu technicznego pojazdów poddanych kontroli.

Projekt rozporządzenia określa minimalne wymagania w zakresie wyposażenia w urządzenia i przyrządy kontrolno-pomiarowe stosowane w wyznaczonych punktach kontroli drogowej oraz w które powinny zostać wyposażone mobilne stacje kontroli drogowej.

W związku z faktem, że dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87) w art. 11 ust. 3 dopuszcza możliwość nieposiadania przez mobilne stacje kontroli drogowej i wyznaczone punkty kontroli drogowej wszystkich odpowiednich urządzeń lub przyrządów kontrolno-pomiarowych, zdecydowano się na zawarcie w projekcie rozporządzenia jedynie minimalnych wymogów w tym zakresie.

Proponuje się aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia 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 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie podlega obowiązkowi przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (Dz. U. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt zostanie

udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie minimalnych wymagań w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych stosowanych na mobilnej stacji kontroli drogowej oraz w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Aldona Wieczorek, Zastępca Dyrektora, tel. 22 630 12 40, e-mail: aldona.wieczorek@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>20.03.2019</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Prawo UE</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia ustawowego z art. 129fb ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) i określa minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych stosowanych na mobilnych stacjach kontroli drogowej oraz w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt rozporządzenia określa minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych stosowanych na mobilnych stacjach kontroli drogowej oraz w wyznaczonych punktach przeprowadzania kontroli drogowej. Wprowadzenie jednolitych zasad w zakresie stosowanego sprzętu przyczyni się do ujednoczenia zasad przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych przez wszystkie służby uprawnione do kontroli stanu technicznego pojazdów. Kontrola prowadzona z użyciem odpowiedniego sprzętu umożliwi wnikliwą ocenę poszczególnych układów, m. in. układu hamulcowego, kierowniczego i zawieszenia pojazdu, co przy kontroli organoleptycznej w wielu przypadkach możliwe jest w ograniczonym zakresie.

Ponadto stosowanie odpowiedniego sprzętu podczas szczegółowych drogowych kontroli technicznych pozwoli na eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, a tym samym pozwoli na podniesienie poziomu zdadności do ruchu pojazdów użytkowych w całym okresie ich użytkowania, co bezpośrednio wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z pojazdów.

Obecnie w posiadaniu Inspekcji Transportu Drogowego są dwie mobilne stacje kontroli pojazdów. Z tego względu zdecydowano się wprowadzić projekt pn. „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego” mający na celu zwiększenie efektywności działań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego poprzez zakup sprzętu i wyposażenia dla 16 Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego (dalej „WITD”). W ramach tego projektu zostanie zakupionych m.in. 16 mobilnych stacji kontroli.

Dane statystyczne z kontroli przeprowadzonych z wykorzystaniem mobilnej stacji kontroli, w okresie od stycznia do końca października 2017 r. na terenie województwa dolnośląskiego, inspektorzy Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego we Wrocławiu przeprowadzili łącznie 6231 kontroli stanu technicznego, w wyniku których zatrzymano 443 dowody rejestracyjne pojazdu (7,1% skuteczności kontroli). Jednocześnie przeprowadzano kontrole z wykorzystaniem mobilnej stacji kontroli, podczas których skontrolowano 674 pojazdy. Na podstawie ww. działań zatrzymano 465 dowodów rejestracyjnych (68,9% skuteczności kontroli), co jednoznacznie wskazuje, że kontrole przeprowadzane z jej wykorzystaniem znacząco podnosi poziom i skuteczność podejmowanych działań, a odzwierciedleniem tego jest liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych.

Podobne urządzenie posiada również Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego w Bydgoszczy gdzie także widoczny jest zdecydowany wpływ tego typu urządzeń na wyniki kontroli.

Pomimo wiedzy specjalistycznej, umiejętności oraz doświadczenia inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, wielu usterek nie można ostatecznie potwierdzić w trakcie rutynowych kontroli. Jedynie specjalistyczne przyrządy, w które wyposażone są mobilne stacje kontroli drogowej oraz w które mają zostać wyposażone wyznaczone punkty drogowej kontroli technicznej umożliwiają szczegółową kontrolę konkretnych podzespołów pojazdów poruszających się po drogach, co ma niebagatelny wpływ na bezpieczeństwo wszystkich ich użytkowników.

**3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**

**4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
GITD	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Stosowanie wyposażenia podczas szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów określonego w rozporządzeniu.
WITD	16	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Stosowanie wyposażenia podczas szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów określonego w rozporządzeniu.
wojewódzcy komendanci Policji i Komendant Stołeczny Policji	17	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	jw.
Dyrektorzy Izb Administracji Skarbowej	16		jw.
komendanci oddziałów Straży Granicznej	9		jw.
Zarządcy dróg	2876		Wyposażenie wyznaczonych punktów drogowej kontroli technicznej w odpowiedni sprzęt, określony w rozporządzeniu.

**5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**

**6. Wpływ na sektor finansów publicznych**

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	przedsiębiorstwa							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i osób starszych.
--	---

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska dzięki możliwości przeprowadzania kontroli drogowych z wykorzystaniem mobilnych stacji kontroli, która w znaczący sposób wpłynie na możliwość i skuteczność weryfikacji stanu technicznego poszczególnych podzespołów kontrolowanych pojazdów.
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak.	

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie programu szkolenia i warsztatów dla kontrolujących oraz wzorów  
zaświadczeń potwierdzających ich ukończenie<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 129fc ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730 i 752) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) program szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych;
- 2) program warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne;
- 3) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych;
- 4) wzór zaświadczenia o ukończeniu warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne.

**§ 2.** Szkolenie dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych odbywa się według programu szkolenia, określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

**§ 3.** Warsztaty dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne odbywają się według programu warsztatów określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

**§ 4.** Wzór zaświadczenia o ukończeniu:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

1) szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych, został określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

2) warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, został określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**W porozumieniu:**

**MINISTER SPRAW  
WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

**MINISTER FINANSÓW**

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)

**Załącznik nr 1**

**Program szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych**

<b>Lp.</b>	<b>Zakres</b>	<b>Minimalna liczba godzin</b>
I	przeprowadzanie badań technicznych pojazdów - sprawdzenie oraz ocena prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, technologia pojazdów, metody badania, ocena usterek, aktualny stan prawny, aplikacje informatyczne stosowane w badaniach	20
II	badanie techniczne autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h.	4
III	przeprowadzanie badania technicznego pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych.	8
IV	przeprowadzanie badania technicznego pojazdu przystosowanego do zasilania gazem.	2
V	przeprowadzanie badania technicznego pojazdu: a) związanego z badaniem pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy za granicą, b) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę, o ile pojazd wymaga specjalistycznego badania, c) w których dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym.	6
RAZEM		40

**Załącznik nr 2**

**Program warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole technicznych pojazdów**

<b>Lp.</b>	<b>Zakres</b>	<b>Minimalna liczba godzin</b>
I	Aktualny stan prawny w zakresie badań i warunków technicznych pojazdów	4
II	Zachowanie i utrwalenie niezbędnej wiedzy w zakresie technologii pojazdów, metod badania, oceny usterek, aplikacji informatycznych stosowanych w badaniach pojazdów i procedurach administracyjnych	10
III	Praktyczne zagadnienia dotyczące kontroli stanu technicznego pojazdów, najczęściej spotykane problemy	8
RAZEM		22

**Wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych**

**WZÓR**

Nr .....

.....  
Oznaczenie jednostki  
przeprowadzającej szkolenie

*Zaświadczenie*  
o ukończeniu szkolenia

Pan(i).....  
(imię i nazwisko)

Nr PESEL.....

ukończył(a) szkolenie dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych zorganizowane w dniach

.....  
(data przeprowadzenia szkolenia)

.....  
(podpis)

....., ..... 20... r.  
(miejsce i data wystawienia zaświadczenia)

**Wzór zaświadczenia o ukończeniu warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne**

Nr .....

.....  
Oznaczenie jednostki  
przeprowadzającej szkolenie

*Zaświadczenie*  
o ukończeniu warsztatów

Pan(i).....  
(imię i nazwisko)

Nr PESEL.....

ukończył(a) warsztaty dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe  
kontrole techniczne zorganizowane w dniach .....  
(data przeprowadzenia warsztatów)

.....  
(podpis)

....., ..... 20... r.  
(miejsce i data wystawienia zaświadczenia)

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 129fc ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.).

W związku z implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.) zaistniała konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia. W rozporządzeniu określono:

- 1) program szkolenia dla kontrolujących, którzy przeprowadzają szczegółowe drogowe kontrole techniczne;
- 2) program warsztatów dla kontrolujących w zakresie przeprowadzania szczegółowych drogowych kontroli technicznych;
- 3) wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kontrolujących;
- 4) wzór zaświadczenia o ukończeniu warsztatów dla kontrolujących.

Proponuje się aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia 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 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie podlega obowiązkowi przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów Dz. U. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt zostanie

udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Brak wpływu.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Ponadto rozporządzenie nie będzie miało wpływu na osoby niepełnosprawne i starsze.
--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie X <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	--

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

Brak wpływu.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Brak wpływu.
------------------	--------------

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Projektowane rozporządzenie ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie kontroli ruchu drogowego<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730 i 752) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego;
- 2) wymagany sposób zachowania się kontrolowanego uczestnika ruchu drogowego;
- 3) szczegółowe warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich), strażników leśnych, funkcjonariuszy Straży Parku oraz pracowników zarządów dróg;
- 4) szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) szczegółowe warunki udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego;
- 6) wzory dokumentów stosowanych przy wykonywaniu kontroli ruchu drogowego.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) kontrolującym – rozumie się przez to dokonującego kontroli policjanta, inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej, funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, inspektora Inspekcji Ochrony Środowiska, strażnika

---

<sup>1)</sup> Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 97 i 225).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

gminnego (miejskiego), strażnika leśnego, funkcjonariusza Straży Parku lub osobę działającą w imieniu zarządcy drogi;

- 2) karcie kierowcy lub karcie kontrolnej – rozumie się przez to kartę, o której mowa odpowiednio w art. 2 ust. 2 lit. f lub i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1).

§ 2. 1. Policjant umundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów lub ręką, a w warunkach niedostatecznej widoczności - latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

2. Policjant nieumundurowany jest uprawniony do zatrzymania kierującego pojazdem wyłącznie na obszarze zabudowanym.

3. Policjant nieumundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

4. Policjant jadący pojazdem samochodowym może podawać kierującemu pojazdem polecenia do określonego zachowania się za pomocą urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych.

5. Policjant patrolu powietrznego polecenie do zatrzymania pojazdu podaje za pomocą urządzeń nagłaśniających lub świetlnych.

6. Polecenie do zatrzymania pojazdu podaje się z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego pojazdem oraz bezpieczne zatrzymanie w miejscu wskazanym przez policjanta.

7. Miejsce zatrzymania pojazdu może być wyznaczone przez ustawienie znaku „stój – kontrola drogowa”.

8. Dla zwrócenia uwagi na podawane sygnały lub polecenia policjant może używać sygnałów dźwiękowych.

§ 3. 1. Pojazd powinien być zatrzymany w miejscu, w którym nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu.

2. W celu dojazdu do miejsca, o którym mowa w ust. 1, policjant może wydać kontrolowanemu uczestnikowi ruchu polecenie jazdy za pojazdem policyjnym.

3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności zatrzymania pojazdu:

- 1) w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- 2) co do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż może on zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego ze względu na swój stan techniczny lub zachowanie się kierującego.

4. Pojazd policyjny powinien być, w miarę możliwości, ustawiony za zatrzymanym pojazdem, jeżeli zatrzymanie pojazdu nastąpiło na drodze.

5. W przypadku zatrzymania pojazdu na jezdni lub poboczu, w miejscu gdzie jest to zabronione, kierujący pojazdem policyjnym przed przystąpieniem do kontroli włącza niebieskie światło błyskowe.

§ 4. 1. Policjant, po zatrzymaniu pojazdu, podaje kierującemu stopień, imię i nazwisko oraz przyczynę zatrzymania, a ponadto:

- 1) policjant umundurowany okazuje legitymację służbową na żądanie kontrolowanego uczestnika ruchu;
- 2) policjant nieumundurowany okazuje legitymację służbową bez wezwania.

2. Legitymację służbową okazuje się w sposób umożliwiający kontrolowanemu uczestnikowi ruchu odczytanie i zanotowanie danych pozwalających na identyfikację policjanta, w szczególności dotyczących jego stopnia, imienia i nazwiska oraz nazwy organu, który wydał ten dokument.

3. Przystępując do czynności kontrolnych, policjant może wydać polecenie unieruchomienia silnika pojazdu.

4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie zatrzymania pojazdu:

- 1) w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- 2) co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że pochodzi z przestępstwa;
- 3) jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że znajdują się w nim osoby, które popełniły przestępstwo;

5. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa lub uwarunkowanych charakterem kontroli policjant może wydać kierującemu pojazdem lub pasażerowi pojazdu polecenie opuszczenia pojazdu.

6. Do pojazdu policyjnego uczestnik ruchu może być wpuszczony tylko w razie konieczności:

- 1) udzielenia pomocy choremu lub rannemu;
- 2) doprowadzenia do jednostki Policji, izby wytrzeźwień lub placówki służby zdrowia;
- 3) poddania badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, jeżeli wykonanie tej czynności w innych warunkach byłoby niemożliwe lub mogłoby zakłócić porządek;
- 4) okazania przebiegu zarejestrowanego wykroczenia;
- 5) przeprowadzenia czynności procesowych.

§ 5. 1. Policjant, zatrzymując dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania albo kartę kierowcy, wydaje pokwitowanie odrębne dla każdego dokumentu. Wzór pokwitowania stanowi załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. W razie uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, pokwitowanie, o którym mowa w ust. 1, stanowi jednocześnie skierowanie na dodatkowe badania techniczne.

§ 6. 1. Pojazd wytypowany przez kontrolującego do drogowej kontroli stanu technicznego podlega wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej.

2. Drogowa kontrola stanu technicznego obejmuje identyfikację pojazdu oraz badanie techniczne co najmniej jednej pozycji z następujących obszarów:

- 1) układ hamulcowy;
- 2) układ kierowniczy;
- 3) widoczność;
- 4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne;
- 5) osie, koła, opony i zawieszenie;
- 6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia;
- 7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości;
- 8) uciążliwość, w tym emisję spalin oraz wycieki paliwa lub oleju;
- 9) badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>.

3. W przypadku pojazdu kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, przyczepy kategorii O<sub>3</sub> lub O<sub>4</sub> oraz ciągnika kołowego kategorii T<sub>5</sub> użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, jeżeli dokumentacja dotycząca dopuszczenia pojazdu do ruchu lub protokół, o którym mowa w § 8 ust. 3, potwierdzają, że kontrola jednej lub kilku

pozycji z obszaru określonego w ust. 2 została przeprowadzona w okresie poprzednich trzech miesięcy, kontroli w tym zakresie można nie przeprowadzać, chyba że nieprawidłowości są oczywiste dla kontrolującego.

4. Sposób identyfikowania pojazdu, zakres i metody badania jego stanu technicznego oraz kryteria oceny usterek stwierdzonych podczas tego badania są określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia. Usterki niewymienione w tym załączniku ocenia się pod względem zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5. Badanie stanu technicznego pojazdu przeprowadza się z wykorzystaniem dostępnych technik i sprzętu. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymogom w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji pojazdu. W celu przeprowadzenia badania kontrolujący może korzystać z dodatkowego sprzętu, w szczególności podnośnika lub kanału przeglądowego.

6. Usterki stwierdzone podczas badania stanu technicznego pojazdu dzieli się na trzy kategorie:

- 1) usterki drobne – usterki bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub wymagania ochrony środowiska, które nie powodują ograniczenia w dalszym używaniu pojazdu;
- 2) usterki poważne – usterki mogące zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszać wymagania ochrony środowiska albo inne istotne nieprawidłowości, które dają podstawę do ograniczenia dalszego używania pojazdu oraz określenia warunków tego używania;
- 3) usterki niebezpieczne – usterki powodujące bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub naruszające wymagania ochrony środowiska, w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, które powodują niedopuszczenie do dalszego używania pojazdu.

7. W przypadku stwierdzenia podczas drogowej kontroli technicznej usterek zaliczanych do więcej niż jednej kategorii wynik badania pojazdu klasyfikuje się na podstawie najpoważniejszej kategorii usterki.

8. W przypadku stwierdzenia podczas drogowej kontroli technicznej kilku usterek w tych samych obszarach kontroli, o których mowa w ust. 2, wynik badania pojazdu może być zaklasyfikowany na podstawie poważniejszej kategorii usterek, jeżeli ich skumulowany

wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarzanego przez pojazd.

9. Drogowa kontrola stanu technicznego obejmuje również kontrolę zabezpieczenia ładunku. Metody kontroli zabezpieczenia ładunku oraz klasyfikację i kryteria oceny usterek stwierdzonych w jej trakcie są określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Podczas wstępnej drogowej kontroli technicznej kontrolujący:

- 1) sprawdza wymaganą dokumentację dotyczącą dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, a w szczególności dowód poddania pojazdu wymaganemu badaniu okresowemu, oraz ostatni protokół kontroli drogowej, o którym mowa w § 6 ust. 10, jeżeli kierujący pojazdem posiada go przy sobie;
- 2) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;
- 3) może przeprowadzić wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku;
- 4) może przeprowadzić badanie techniczne za pomocą właściwych metod, w tym z użyciem przyrządu kontrolno-pomiarowego będącego w jego dyspozycji, służące ocenie konieczności poddania pojazdu szczegółowej kontroli technicznej lub zobowiązania do niezwłocznego usunięcia usterek;
- 5) w przypadku pojazdu, o którym mowa w § 6 ust. 3, jeżeli w trakcie poprzedniej drogowej kontroli technicznej ujawniono usterki, sprawdza, czy zostały one usunięte.

2. Na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, kontrolujący decyduje, czy pojazd, o którym mowa w § 6 ust. 3, poddać szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza się w szczególności w przypadku, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska.

3. W przypadku gdy poddanie pojazdu szczegółowej drogowej kontroli technicznej wymaga jego przejazdu do mobilnej stacji kontroli pojazdów lub wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej, kontrolujący nadzoruje ten przejazd.

4. Jeżeli kontrolujący nie będzie osobiście przeprowadzał szczegółowej drogowej kontroli technicznej, wskazuje kontrolującemu, który będzie ją przeprowadzał, pozycje z wykazu kontrolnego, o którym mowa w ust. 5, podlegające tej kontroli.

5. Z przeprowadzonej szczegółowej drogowej kontroli stanu technicznego pojazdu kontrolujący, który ją przeprowadził, sporządza protokół zawierający wykaz kontrolny. W protokole w części „10. Różne/uwagi” kontrolujący wpisuje pozycje z tego wykazu, które podlegały szczegółowej kontroli.

6. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach. Pierwszy egzemplarz protokołu pozostaje w archiwum organu przeprowadzającego kontrolę, natomiast drugi egzemplarz kontrolujący niezwłocznie przekazuje kierowcy kontrolowanego pojazdu.

7. Wzór protokołu drogowej kontroli technicznej zawierającego wykaz kontrolny jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

**§ 8.** 1. Wstępną drogową kontrolę techniczną pojazdu może przeprowadzić każdy kontrolujący.

2. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, o którym mowa w art. 129fc ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

**§ 9.** Policjant może kierować kontrolowanym pojazdem w zakresie posiadanego uprawnienia do kierowania pojazdami, jeżeli jest to niezbędne dla:

- 1) dokonania sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, a w szczególności skuteczności działania hamulców, albo sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu;
- 2) sprowadzenia pojazdu w miejsce, w którym nie utrudnia on ruchu ani nie zagraża jego bezpieczeństwu, jeżeli pojazd został zatrzymany do kontroli w okolicznościach, o których mowa w § 5.

**§ 10.** Sprawdzenie zapisów tachografu, z zastrzeżeniem § 11, policjant potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki oraz odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli. Wzór pieczęci określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

**§ 11.** 1. Zapisy zawarte w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy policjant sprawdza poprzez włożenie karty kontrolnej do tachografu cyfrowego, a następnie wyświetlenie i przeglądanie zapisów, ich wydruk lub pobranie przy użyciu nośnika informatycznego.

2. Potwierdzeniem sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1, jest:

- 1) dla kontrolowanego – automatyczny zapis w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy informacji o:
  - a) numerze karty kontrolnej i znaku wyróżniającym Rzeczpospolitą Polską jako państwo, w którym tę kartę wydano,
  - b) dacie i godzinie dokonanej kontroli,
  - c) przeglądaniu zapisów, ich wydruku lub pobraniu;

- 2) dla kontrolującego – automatyczny zapis na karcie kontrolnej informacji o:
  - a) numerze karty kierowcy i znaku wyróżniającym państwa, w którym kartę wydano,
  - b) dacie i godzinie dokonanej kontroli,
  - c) przeglądaniu zapisów, ich wydruku lub pobraniu,
  - d) kontrolowanym okresie,
  - e) numerze rejestracyjnym pojazdu i znaku wyróżniającym państwa, w którym pojazd zarejestrowano.

3. Jeżeli policjant nie posiada karty kontrolnej, zapisy zawarte w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy sprawdza się przez wyświetlenie i przeglądanie zapisów oraz ich wydruk.

4. Na egzemplarzu wydruku pozostawionym kontrolowanemu policjant potwierdza sprawdzenie zapisów zawartych w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy w sposób określony w § 10.

5. Jeżeli kontrolowany nie posiada karty kierowcy albo jest ona niezdatna do użytku z powodu uszkodzenia, policjant sprawdza zapisy zawarte w pamięci tachografu cyfrowego na podstawie wydruku. Kontrolowany jest obowiązany do naniesienia, na egzemplarzu wydruku pozostającym u kontrolującego, swojego imienia i nazwiska, numeru karty kierowcy lub numeru prawa jazdy oraz złożenia podpisu.

**§ 12.** 1. Jeżeli w wyniku weryfikacji danych o pojeździe oraz danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdu okaże się, że pojazd nie figuruje w tej ewidencji, policjant ustala, na podstawie rozmowy z kierującym, czy dane i informacje o pojeździe są zgromadzone w wyodrębnionym zbiorze, o którym mowa w art. 80a ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W takim przypadku weryfikacja danych o pojeździe oraz o zawarciu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, może nastąpić na podstawie dokumentów okazanych dobrowolnie przez kierującego.

2. W razie stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia, że pojazd, o którym mowa w ust. 1, zagraża:

- 1) bezpieczeństwu lub narusza wymagania ochrony środowiska – policjant nie zezwala na jego dalsze używanie, zobowiązując kierującego pojazdem do podjęcia we własnym zakresie czynności mających na celu usunięcie pojazdu z drogi;

2) porządkowi ruchu lub nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie – policjant zezwala na dalsze jego używanie przez czas nieprzekraczający 7 dni oraz ustnie określa warunki tego używania.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, policjant sporządza notatkę urzędową. Kopię notatki przesyła się niezwłocznie, nie później niż w najbliższym dniu roboczym następującym po dniu kontroli, organowi, który pojazd zarejestrował.

**§ 13.** 1. Do inspektora Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzającego kontrolę ruchu drogowego przepisy § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4 ust. 1, 2, 3, ust. 4 pkt 2 i ust. 5 oraz § 5–12 stosuje się odpowiednio.

2. Sprawdzenie zapisów tachografu, z zastrzeżeniem § 11, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki oraz odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli. Wzór pieczęci określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

**§ 14.** 1. Kontrolę ruchu drogowego wykonuje umundurowany funkcjonariusz Straży Granicznej; przepisy § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4, § 5, § 6 w zakresie zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do używania pojazdu oraz § 7–12 stosuje się odpowiednio.

2. Sprawdzenie zapisów tachografu, z zastrzeżeniem § 11, funkcjonariusz Straży Granicznej potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki oraz odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli. Wzór pieczęci określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

3. Funkcjonariusz Straży Granicznej w przypadku konieczności zatrzymania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem niezwłocznie powiadamia właściwą miejscowo jednostkę Policji. W stosunku do kierującego pojazdem, o którym mowa w § 7 ust. 3, zamiast powiadomienia jednostki Policji, można powiadomić Inspekcję Transportu Drogowego.

**§ 15.** 1. Kontrolę ruchu drogowego wykonuje umundurowany funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej; przepisy § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4, § 5 oraz § 7–12 stosuje się odpowiednio.

2. Sprawdzenie zapisów tachografu, z zastrzeżeniem § 11, funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki oraz odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli. Wzór pieczęci jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

3. W przypadku konieczności zatrzymania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej niezwłocznie zawiadamia o tym właściwą jednostkę Policji. W stosunku do kierującego pojazdem, o którym mowa w § 7 ust. 3, zamiast powiadomienia jednostki Policji, można powiadomić Inspekcję Transportu drogowego.

**§ 16. 1.** Czynności kontrolne wykonuje umundurowany strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku. Osoba działająca w imieniu zarządcy drogi wykonuje te czynności, jeżeli nosi ubiór zapewniający jej łatwą rozpoznawalność.

2. Strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi zatrzymuje pojazdy, poruszając się wyłącznie pieszo oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1 i 6, § 4 ust. 1 oraz § 5.

3. Strażnik gminny (miejski) zatrzymuje pojazdy, poruszając się pieszo lub oznakowanym pojazdem służbowym oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1 i 6, § 4 ust. 1, 2, 4 i 5 oraz § 5.

4. Strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi przed przystąpieniem do czynności kontrolnych podaje imię i nazwisko oraz przyczynę przeprowadzenia tych czynności, a na żądanie kontrolowanego uczestnika ruchu okazuje legitymację służbową i upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego.

**§ 17. 1.** Strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi otrzymuje upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego po ukończeniu szkolenia, którego program określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

2. Szkolenie organizuje przełożony osoby, która ubiega się o uzyskanie upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego, w porozumieniu z komendantem wojewódzkim Policji.

3. Szkolenie osoby ubiegającej się o upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego może stanowić część składową szkolenia, któremu podlega ona na podstawie przepisów regulujących funkcjonowanie, odpowiednio, straży gminnych (miejskich), straży leśnych i Straży Parku.

4. Upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego wydaje komendant powiatowy (miejski) Policji na formularzu, którego wzór określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

5. Komendant powiatowy (miejski) Policji prowadzi ewidencję wydanych upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego.

6. Osoba posiadająca upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego podlega okresowemu przeszkoleniu uzupełniającemu. Przeszkolenie to organizuje przełożony, o którym mowa w ust. 2, przed upływem 5 lat od ukończenia szkolenia lub poprzedniego przeszkolenia uzupełniającego. Program przeszkolenia uzupełniającego powinien uwzględniać zmiany wprowadzone w przepisach ruchu drogowego w zakresie objętym upoważnieniem do kontroli ruchu drogowego.

**§ 18.** 1. Uczestnik ruchu jest obowiązany stosować się do poleceń i sygnałów oraz wskazówek wydawanych przez kontrolującego.

2. W przypadku podania przez kontrolującego sygnału do zatrzymania pojazdu kierujący tym pojazdem jest obowiązany:

- 1) zatrzymać pojazd;
- 2) trzymać ręce na kierownicy i nie wysiadać z pojazdu, chyba że zażąda tego kontrolujący;
- 3) na polecenie kontrolującego:
  - a) wyłączyć silnik pojazdu,
  - b) włączyć światła awaryjne.

3. Kierujący pojazdem lub pasażer pojazdu mogą wysiadać z kontrolowanego pojazdu wyłącznie za zezwoleniem kontrolującego.

**§ 19.** 1. Szkolenia osób upoważnionych do kontroli oraz okresowe przeszkolenia uzupełniające przeprowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów uważa się za spełniające wymagania określone w rozporządzeniu.

2. Upoważnienia do kontroli wydane na podstawie dotychczasowych przepisów dla strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osób działających w imieniu zarządcy drogi zachowują ważność. Upoważnienia do kontroli wydane na podstawie dotychczasowych przepisów dla strażników gminnych (miejskich) zachowują ważność przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

3. Pieczęcie stosowane przez inspektorów Służby Celno-Skarbowej, odpowiadające wzorowi obowiązującemu do dnia 28 lutego 2017 r., zachowują ważność do czasu ich wymiany na pieczęcie odpowiadające wzorowi określonemu w załączniku nr 8 do rozporządzenia, jednak nie dłużej niż do dnia 1 marca 2020 r.

**§ 20.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>3)</sup>

**MINISTER  
SPRAW WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

**W porozumieniu:**

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>3)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z 2009 r. poz. 153, 1518 i 1836, z 2012 r. poz. 247, z 2013 r. poz. 730, z 2015 r. poz. 2357, z 2016 r. poz. 834, z 2017 r. poz. 436 i 2076 oraz z 2018 r. poz. 948), które utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...).

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Spraw  
Wewnętrznych i Administracji  
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR POWKITOWANIA ZA ZATRZYMANIE DOKUMENTU STIWERDZAJĄCEGO UPRAWNIENIE DO  
KIEROWANIA POJAZDEM LUB JEGO UŻYWANIA ALBO KARTY KIEROWCY

strona 1

MIJESCE NA STEMPEL	POKWITOWANIE	Seria AA	Numer 000000
NAGŁÓWKOWY JEDNOSTKI		Ważny do dnia .....	20..... r.
wydane przez .....	(stopień, imię, nazwisko)	w zamian za zatrzymany w dniu .....	20..... r.
o godz. ....	w miejscowości .....	— dowód rej. pojazdu marki <sup>*)</sup> .....	
NUMER REJESTR.	NUMER VIN		
– dokument uprawniający do kierowania pojazdem / karta kierowcy <sup>*)</sup> .....			
nr .....	wydany przez .....	(pr. jazdy, kat., pozwol. do kier. tramwajem, karta kierowcy)	
imię, nazwisko i adres posiadacza .....			
powód zatrzymania .....			
.....			
.....			
<b>Data pierwszej rejestracji pojazdu: .....</b> <b>Uwagi o warunkach używania pojazdu:</b>			
.....			
<u>Skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne<sup>*)</sup></u>			
Zarządzam skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne z powodu:			
.....			
.....			
.....			
.....		.....	.....
(podpis wydającego pokwitowanie)		(podpis odbierającego)	
*) Niepotrzebne skreślić.			

strona 2

**POUCZENIE**

- Podstawa prawna zatrzymania:
  - dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania: art. 129 ust. 2 pkt 6, art. 132 ust. 1 lub 1a, art. 135 ust. 1, art. 139 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”;
  - karty kierowcy: art. 129 ust. 2 pkt 6 ustawy w zw. z art. 26 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1) albo art. 11 ust. 4 lit. c załącznika do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409).
- Termin ważności pokwitowania za zatrzymanie dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem z przyczyn, o których mowa w art. 135 ust. 1:
  - pkt 1 lit. b-d lub pkt 2 ustawy – określa się na **7 dni**,
  - pkt 1a ustawy – określa się na **24 godziny**, a gdy prawo jazdy wydano w innym państwie niż Polska i kierujący pojazdem nie ma miejsca zamieszkania na jej terytorium – na **72 godziny**; terminu nie określa się, jeżeli dokument zatrzymano z przyczyn, o których mowa w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a, e, f, h oraz i ustawy.
- Termin ważności pokwitowania za zatrzymanie dokumentu uprawniającego do używania pojazdu określa się nie dłużej niż na 7 dni, z określeniem warunków tego używania; terminu nie określa się, jeżeli dokument zatrzymano w przypadkach określonych w art. 132 ust. 1 pkt 1 lit. a i c oraz w ust. 1a pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6 ustawy.
- Podstawa prawna skierowania pojazdu na dodatkowe badanie techniczne: art. 81 ust. 11 pkt 1 ustawy.

SPOSÓB IDENTYFIKOWANIA POJAZDU, ZAKRES I METODY BADANIA JEGO STANU TECHNICZNEGO ORAZ KRYTERIA OCENY  
USTEREK STWIERDZONYCH PODCZAS TEGO BADANIA

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu pojazdu za niezadowalający	Kategoria usterki		
			drobna	poważna	niebezpieczna
<b>0. IDENTYFIKACJA POJAZDU</b>					
0.1. Tablice rejestracyjne (jeżeli są wymagane)	kontrola organoleptyczna*)	a) brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem		X	
		b) brak elementów numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna		X	
		c) numer rejestracyjny niezgodny z dokumentami lub danymi pojazdu		X	
		d) brak nalepki kontrolnej – o ile jest wymagana		X	
		e) niezgodność numeru rejestracyjnego na nalepce kontrolnej z numerem rejestracyjnym na tablicach rejestracyjnych		X	
		f) nalepka kontrolna nieczytelna	X		
0.2. Numer VIN / numer nadwozia/podwozia/ramy	kontrola organoleptyczna*)	a) brak numeru VIN lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać		X	
		b) numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfalszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu		X	
		c) nieczytelne dokumenty pojazdu lub dane nie odpowiadają stanowi faktycznemu	X		
<b>1. UKŁAD HAMULCOWY</b>					
1.1. Stan techniczny i działanie					
1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego  <b>uwaga:</b> pojazdy ze wspomaganie układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	a) zbyt ciasne pasowanie sworznia		X	
		b) nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia		X	

1.1.2. Stan pedału hamulcowego/ dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego  <b>uwaga:</b> pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	a) nadmierny lub zbyt mały skok jałowy nie można uruchomić hamulca lub jest on zablokowany		X	X
		b) pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo jeżeli wpływa na działanie	X	X	
		c) brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta		X	
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	kontrola organoleptyczna*) elementów pod normalnym ciśnieniem roboczym; należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu spustowego	a) niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za niską wartość ciśnienia)  co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego lub gdy wskaźnik wskazuje za małą wartość		X	X
		b) czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców		X	
		c) wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa		X	
		d) wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza		X	
		e) uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego  awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo		X	X
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	kontrola działania.	nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika  brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia		X	X
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte		X	
		b) niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu		X	

		c) luźne połączenia lub nieszczelność układu		X	
		d) niepoprawne działanie		X	
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) mechanizm zapadkowy nie blokuje		X	
		b) zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego nadmierne zużycie	X	X	
		c) nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację		X	
		d) brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa		X	
		e) nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię		X	
1.1.7. Zawory hamulcowe (zawory główne, regulatory ciśnienia, zawory regulacyjne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza; jeżeli wpływa na funkcjonalność		X	X
		b) nadmierny ubytek oleju ze sprężarki	X		
		c) niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu		X	
		d) ubytek lub wyciek płynu hamulcowego jeżeli wpływa na funkcjonalność		X	X
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą.	a) uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze jeżeli wpływa na funkcjonalność	X	X	
		b) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu; jeżeli wpływa na funkcjonalność	X	X	
		c) nieszczelność jeżeli wpływa na funkcjonalność		X	X
		d) nieprawidłowe działanie wpływ na działanie hamulca		X	X

1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	kontrola organoleptyczna*)	a) zbiornik nieznacznie uszkodzony lub skorodowany zbiornik znacznie uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny	X		
		b) urządzenie osuszające nie działa		X	
		c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika		X	
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub działa nieskutecznie urządzenie wspomagające nie działa		X	X
		b) pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąż działa; pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna		X	X
		c) niepewne mocowanie pompy hamulcowej; ale hamulec wciąż działa niepewne mocowanie pompy hamulcowej		X	X
		d) poziom płynu hamulcowego poniżej znaku minimum poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej	X	X	X
		e) brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego	X		
		f) wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego świeci się lub jest uszkodzony	X		
		g) nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.	X		
1.1.11. Szytywne przewody hamulcowe	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem			X
		b) nieszczelność przewodów lub połączeń w pneumatycznym układzie hamulcowym nieszczelność przewodów lub połączeń w hydraulicznym układzie hamulcowym		X	X
		c) przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub		X	X

		bezpośrednie ryzyko wycieku			
		d) przewody przemieszczone ryzyko uszkodzenia	X	X	
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem		X	
		b) przewody są poskręcane lub zbyt krótkie przewody są uszkodzone lub przecierają się	X	X	
		c) przewody lub połączenia w pneumatycznym układzie hamulcowym są nieszczelne przewody lub połączenia w hydraulicznym układzie hamulcowym są nieszczelne		X	X
		d) przewody pęcznieją pod ciśnieniem osłabione zbrojenie		X	X
		e) przewody porowate		X	
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	kontrola organoleptyczna*)	a) nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia) nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia)		X	X
		b) zanieczyszczenia okładzin lub klocków (np. olejem lub smarem) jeżeli wpływają na działanie hamulca		X	X
		c) brak lub nieprawidłowe zamontowanie okładziny lub klocka			X
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	kontrola organoleptyczna*)	a) zużycie bębna lub tarczy nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie		X	X
		b) zanieczyszczenia bębna lub tarczy (np. olejem lub smarem) poważnie wpływające na działanie hamulca		X	X
		c) brak bębna lub tarczy			X
		d) niepewne mocowanie tylnej tarczy hamulca		X	

1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) linka uszkodzona lub splątana wpływ na działanie hamulca		X	X
		b) nadmierne zużycie lub korozja elementu wpływ na działanie hamulca		X	X
		c) niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia		X	
		d) uszkodzenie prowadnicy linki		X	
		e) ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego		X	
		f) nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie		X	
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości	a) pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca		X	X
		b) nieszczelność urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca		X	X
		c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca		X	X
		d) nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego grozi pęknięciem		X	X
		e) zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego)		X	X
		f) uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem brak osłony lub nadmierne jej uszkodzenie	X	X	
1.1.17. Korektor siły hamowania	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości	a) uszkodzone połączenie		X	
		b) nieprawidłowe ustawienie połączenia		X	
		c) zawór zatarty lub nie działa (działa ABS)		X	

		zawór zatarty lub nie działa			X
		d) brak korektora, jeżeli jest wymagany			X
		e) brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce są nieczytelne	X		
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nietypowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie		X	
		b) nieprawidłowa praca korektora		X	
		c) nieprawidłowy montaż lub wymiana		X	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) niepewne połączenia lub mocowanie negatywny wpływ na działanie	X	X	
		b) brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie		X	
1.1.20. Automatyczne uruchamianie się hamulców przyczepy	rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą	hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu połączenia hamulcowego			X
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego wpływ na działanie hamulca		X	X
		b) wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu wpływ na działanie układu	X	X	
		c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu		X	
		d) niebezpieczna przeróbka <sup>**)</sup> dowolnego elementu układu hamulcowego wpływ na działanie hamulca		X	X

1.1.22. Połączenia kontrolne (o ile są wymagane lub zamontowane)	kontrola organoleptyczna*)	brak połączenia		X	
1.1.23. Hamulec najazdowy	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	skuteczność mniejsza, niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia”		X	
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego					
1.2.1. Sprawność (P)	w trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej	a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole brak siły hamowania co najmniej na jednym kole		X	X
		b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej  siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych		X	X
		c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie)		X	
		d) nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole		X	
		e) nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła		X	
1.2.2. Skuteczność (P)	badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców przy zadanej masie pojazdu lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźnieniomierza <sup>(1)</sup>	skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  skuteczność mniejsza niż 50% wartości minimalnych określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	X
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					
1.3.1. Sprawność (P)	jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować	a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole brak siły hamowania na co najmniej jednym kole		X	X

	metodę określoną w pkt 1.2.1.	<p>b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi; w przypadku badania na drodze pojazd nadmierne zjeżdża z linii prostej</p> <p>siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych</p>		X	X
		c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie)		X	
1.3.2. Skuteczność (P)	jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	<p>Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>osiągnięte mniej niż 50% wartości siły hamowania określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p>		X	X
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego					
1.4.1. Sprawność (P)	uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców	<p>hamulec nie działa co najmniej na jednym kole lub, w przypadku badań na drodze, pojazd zjeżdża nadmierne z linii prostej</p> <p>podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu</p>		X	X
1.4.2. Skuteczność (P)	badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców. Jeżeli jest to niemożliwe, wówczas przeprowadzić badanie drogowe z użyciem opóźnieniomierza z funkcją zapisu lub ze wskazaniem	<p>osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż określony w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p>podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % powyższych wartości sił hamowania w odniesieniu do masy pojazdu</p>		X	X
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	kontrola organoleptyczna*) oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa	a) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego)		X	
		b) układ nie działa		X	
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	kontrola organoleptyczna*) oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa		X	
		b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu		X	
		c) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół		X	

		d) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej		X	
		e) brak lub uszkodzenie innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora)		X	
		f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	kontrola organoleptyczna*) oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa		X	
		b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu		X	
		c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
		d) nieodpowiednie złącze między pojazdem ciągniętym a przyczepą lub brak złącza			X
1.8. Płyn hamulcowy	kontrola organoleptyczna*)	płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami bezpośrednie ryzyko awarii		X	X
<b>2. UKŁAD KIEROWNICZY</b>					
2.1. Stan techniczny					
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna*) działania przekładni kierowniczej przy skręcaniu kierownicy	a) skręcony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu wpływ na działanie		X	X
		b) nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego wpływ na działanie		X	X
		c) zbyt duży luz na wielowypuście wału kierowniczego wpływ na działanie		X	X
		d) wyciek tworzenie się kropeł		X	X
2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna*) mocowania obudowy przekładni do podwozia przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej mocowania niebezpiecznie obluźowane lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia lub nadwozia		X	X

		b) deformacja otworów do mocowania w podwoziu znaczący wpływ na skuteczność mocowań		X	X
		c) brak śrub mocujących lub śruby ułamane znaczący wpływ na skuteczność mocowań		X	X
		d) pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy		X	X
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna*) elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) ruch elementów względem siebie wymagający naprawy nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia		X	X
		b) nadmierne zużycie przegubów bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		c) pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu wpływ na działanie		X	X
		d) brak elementów ograniczających skręt		X	
		e) nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego)		X	
		f) niebezpieczna przeróbka **) wpływ na działanie		X	X
		g) uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej brak lub znaczące zużycie obudowy gumowej	X	X	
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna*) elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo z kołami pojazdu na podłożu i przy włączonym silniku (wspomaganie układu kierowniczego)	a) ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami /podwozia		X	
		b) brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają		X	
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli	a) wyciek płynu		X	
		b) zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum)		X	

	poziom jest widoczny) postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa	niedostateczna pojemność zbiornika			X
		c) mechanizm wspomagania nie działa wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		d) pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		e) nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		f) niebezpieczna przeróbka **) wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		g) uszkodzenie lub nadmierna korozja linek/ przewodów wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy					
2.2.1. Stan kierownicy	ustawić pojazd na podłożu, naprzemiennie pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny, ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny  kontrola organoleptyczna*) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	a) ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		b) brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		c) pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub na ramionach kierownicy bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		d) niebezpieczna przeróbka **)		X	
2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy	naprzemiennie ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny  Kontrola organoleptyczna*) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	a) nadmierny ruch piasty koła kierownicy w górę lub w dół		X	
		b) nadmierny luz promieniowy kolumny kierownicy		X	
		c) zużyty przegub elastyczny		X	
		d) uszkodzone mocowanie		X	

		bardzo poważne ryzyko rozłączenia			X
		e) niebezpieczna przeróbka**)			X
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	włączyć silnik w pojeździe ze wspomaganie układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost; delikatnie skręcać kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola organoleptyczna*) luzu	zbyt duży ruch jałowy kierownicy (np. dany punkt na obręczy koła przesuwa się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy) wpływ na bezpieczne kierowanie		X	X
2.4. Ustawienie kół	kontrola organoleptyczna*)	wyraźnie nieprawidłowe ustawienie wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy	X	X	
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	kontrola organoleptyczna*) lub sprawdzenie za pomocą odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami	a) element uszkodzony w niewielkim stopniu poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu		X	X
		b) zbyt duży luz wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy		X	X
		c) uszkodzone mocowanie poważny wpływ na skuteczność mocowania		X	X
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączaniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	
		b) wspomaganie nie działa		X	
		c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
<b>3. WIDOCZNOŚĆ</b>					
3.1. Pole widzenia	kontrola organoleptyczna*) z siedzenia kierowcy	przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej) ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne	X	X	
3.2. Stan szyb	kontrola organoleptyczna*)	a) pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona), poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez	X	X	

		wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne			
		b) szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej)  ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka	X		X
		c) niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej		X	X
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji urządzenia widzenia pośredniego	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymaganiami określonymi rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem)  mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem	X		X
		b) lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nieznacznie uszkodzone lub obluzowane  lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, obluzowane lub niepewnie zamocowane	X		X
		c) brak zapewnienia wymaganej widoczności		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	a) wycieraczki nie działają lub ich brak		X	
		b) uszkodzenie pióra wycieraczki  brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie	X		X
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego)  spryskiwacze nie działają	X		X
3.6. Instalacja odgławiająca	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony	X		
<b>4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE</b>					

4.1. Światła drogowe i mijania						
4.1.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak światła, źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widoczność	X		X	
		b) niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i soczewka) poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i soczewka)	X		X	
		c) niepewne mocowanie światła			X	
4.1.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) rażąco złe ustawienie świateł drogowych i mijania			X	
		b) nieprawidłowe mocowanie źródła światła			X	
4.1.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – dotyczy liczby świateł włączanych jednocześnie przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej światłości świateł świecących do przodu	X		X	
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika			X	
4.1.4. Zgodność z wymaganiami o warunkach technicznych	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia			X	
		b) elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę			X	
		c) brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym			X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	a) urządzenie nie działa			X	
		b) obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia			X	

		kierowcy			
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	urządzenie nie działa w przypadku świateł wyładowczych	X	X	
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej					
4.2.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła		X	
		b) uszkodzenie klosza		X	
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.2.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie		X	X
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika		X	
4.2.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła	X	X	
		b) elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę  czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła	X	X	
4.3. Światła hamowania „stop”					
4.3.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3)  pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3	X	X	

		żadne źródło światła nie działa			X
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło)	X		
		poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)		X	
		c) niepewne mocowanie światła	X		
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	
4.3.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w § 13 oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
		opóźnione działanie przełącznika		X	
		przełącznik nie działa w ogóle			X
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
4.3.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła miejsca montażu, jasności lub oznaczenia	X		
		białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła		X	
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3)	X		
		pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3		X	
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło)	X		
		poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)		X	
		c) niepewne mocowanie światła	X		
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	
4.4.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz	X		

		zakresu ich niezbędnego wyposażenia przełącznik nie działa w ogóle		X	
4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		X	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	częstotliwość błysków mniejsza niż 45 cykli na minutę lub większa niż 150 cykli na minutę	X		
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmglowe					
4.5.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3	X		
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło) poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X		X
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią kierujących pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwka	X		X
4.5.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmglowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko)	X		
		granica światła i cienia powyżej granicy dla światła mijania			X
4.5.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
		przełącznik nie działa			X
4.5.4. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub		X	

ich niezbędnego wyposażenia		oznaczenia			
		układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.6. Światła cofania					
4.6.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzenie źródła światła	X		
		b) uszkodzenie klosza	X		
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X		X
4.6.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia.			X
		układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.			X
4.6.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
		światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest inny bieg niż wsteczny			X
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną					
4.7.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu	X		
		b) uszkodzenie źródła światła (złożone źródło światła) uszkodzenie źródła światła (pojedyncze źródło światła)	X		X
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X		X
4.7.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	układ działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		

pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia					
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe					
4.8.1. Stan	kontrola organoleptyczna*)	a) nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych wpływ na funkcję odblaskową	X		X
		b) nie pewne mocowanie odblasków ryzyko odpadnięcia	X		X
4.8.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*)	urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła do przodu i białego do tyłu	X		X
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania.	Wskaźniki nie działają; nie działają wskaźniki włączenia światła drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego.	X		X
4.9.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	kontrola organoleptyczna*): w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji	a) nie pewne mocowanie elementów nieruchomych luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym	X		X
		b) uszkodzenie lub zużycie izolacji możliwość spowodowania zwarcia	X		X
		c) nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego			X

		światła hamowania „stop” przyczepy nie działają			X
4.11. Złącza i przewody elektryczne	kontrola organoleptyczna*) pojazdu, obejmująca w niektórych przypadkach także komorę silnikową	a) niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów  obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń  ryzyko dotykania przez przewody gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego)	X	X	X
		b) niewielkie zużycie instalacji  znaczny stopień zużycia instalacji  skrajne zużycie instalacji. w zakresie dotyczącym układu hamulcowego i kierowniczego	X	X	X
		c) uszkodzona lub zużyta izolacja  ryzyko zwarcia  bezpośrednie zagrożenie pożarem lub iskrzeniem	X	X	X
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  wysyłanie/odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu	X	X	
		b) światło działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną światłość światła; emitowanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu	X	X	
		c) niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego  bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.13. Akumulator (-y)	kontrola organoleptyczna*)	a) niepewne mocowanie	X		

		niewłaściwe mocowanie, możliwość spowodowania zwarcia		X	
		b) wyciek wyciek substancji niebezpiecznych	X	X	
		c) uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany)		X	
		d) uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane)		X	
		e) niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana)		X	
<b>5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE</b>					
5.1. Osie					
5.1.1. Osie (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	a) pęknięcie lub odkształcenie osi			X
		b) niepewne mocowanie do pojazdu pogorszona stabilność toru jazdy, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań		X	X
		c) niebezpieczna przeróbka <sup>**)</sup> wpływ na stabilność toru jazdy, nieprawidłowe działanie, zbyt mała odległość od innych części pojazdu lub od podłoża		X	X
5.1.2. Zwrotnice (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu  do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku pionowym lub poziomym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą	a) pęknięcie zwrotnicy			X
		b) nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
		c) zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
		d) luz sworznia zwrotnicy w osi prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
5.1.3. Łożyska kół	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> przy użyciu, w miarę	a) zbyt duży luz na łożysku koła		X	

(P)	możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu	pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia			X
	rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	b) łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia		X	X
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	kontrola organoleptyczna*)	a) brakujące lub obluzowane śruby lub nakrętki mocujące koła brak elementów mocujących koła lub obluzowanie ich w takim stopniu, że ma bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego		X	X
		b) zużycie lub uszkodzenie piasty zużycie lub uszkodzenie mające wpływ na bezpieczne mocowanie kół		X	X
5.2.2. Koła	kontrola organoleptyczna*) obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub podnośniku	a) pęknięcie lub wada spawalnicza			X
		b) niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających prawdopodobieństwo wypadnięcia		X	X
		c) znaczące odkształcenie lub zużycie koła wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony		X	X
		d) rozmiar, komplectacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu lub wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X	
5.2.3. Opony	kontrola organoleptyczna*) całej opony przez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu	a) rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli ma to wpływ na bezpieczeństwo jazdy  niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania; opona dotyka nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X	X

		b) różne rozmiary opon na tej samej osi lub kołach bliźniaczych		X	
		c) opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi		X	
		d) znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony widoczny lub uszkodzony kord opony		X	X
		e) widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika opony głębokość rzeźby bieżnika opony niezgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	X
		f) opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartuchy przeciwbłotne)  opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu, bez wpływu na bezpieczną jazdę	X		
		g) opony bieżnikowane niezgodne z wymaganiami określonymi w przepisach rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  bieżnikowanie wpływa na warstwę ochronną kordu		X	X
5.3. Zawieszenie					
5.3.1. Resory i stabilizatory (+P)	kontrola organoleptyczna przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	a) niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi  widoczne względne przemieszczanie się; mocowania bardzo poważnie obłuzowane		X	X
		b) uszkodzenie lub pęknięcie części resoru  bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych		X	X
		c) brak resoru  bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych		X	X
		d) niebezpieczna przeróbka**)  niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa		X	X

5.3.2. Amortyzatory	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi; obluźwany amortyzator	X		X	
		b) amortyzator uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie			X	
		c) brak amortyzatora			X	
5.3.3. Drażki skrętne, drażki reakcyjne, wahacze (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	a) niepewne mocowanie części do podwozia lub osi prawdopodobieństwo obluźwania; pogorszenie stabilności toru jazdy			X	X
		b) uszkodzenie, pęknięcie lub nadmierna korozja elementu wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie			X	X
		c) niebezpieczna przeróbka <sup>**)</sup> niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa			X	X
5.3.4. Sworznie wahaczy (+P)	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	a) nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy prawdopodobieństwo obluźwania; pogorszenie stabilności toru jazdy			X	X
		b) poważne zużycie osłony gumowej brak lub pęknięcie osłony gumowej	X		X	
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) układ nie działa				X
		b) uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu poważny wpływ na działanie układu			X	X
		c) słyszalny wypływ powietrza z układu			X	
		d) niebezpieczna przeróbka <sup>**)</sup>			X	
<b>6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA</b>						

6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane					
6.1.1. Stan	kontrola organoleptyczna*)	a) niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnic lub poprzeczek		X	X
		b) niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń obluzowana większość mocowań; niewystarczająca wytrzymałość części		X	X
		c) nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji niewystarczająca wytrzymałość części		X	X
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	kontrola organoleptyczna*) pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku	a) nieuszczelnienie lub niepewne mocowanie układu wydechowego		X	
		b) spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub do przedziału dla pasażerów zagrożenie dla zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	kontrola organoleptyczna*); w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu	a) niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe			X
		b) wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieuszczelniony ryzyko pożaru; nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych		X	X
		c) przetarcie przewodów uszkodzenie przewodów	X		X
		d) nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany)		X	
		e) zagrożenie pożarowe z powodu: – wycieku paliwa – niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego – stanu komory silnikowej			X
		f) układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego			X

		wyposażenia, napęd wodorowy niezgodny wymaganiami; część systemu działa nieprawidłowo			
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	kontrola organoleptyczna*)	a) obluźwane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia części grożą odpadnięciem; znaczne pogorszenie spełnianej funkcji		X	X
		b) urządzenie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony)	kontrola organoleptyczna*)	a) uchwyt koła w złym stanie	X		
		b) pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu		X	
		c) koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie wysokie ryzyko odpadnięcia		X	X
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia <b>(+P)</b>	kontrola organoleptyczna*) pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych	a) uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli nie jest używany) uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli jest używany)		X	X
		b) nadmierne zużycie elementu zużycie elementu poniżej granicznego		X	X
		c) uszkodzone mocowanie obluźwane mocowanie z wysokim ryzykiem odpadnięcia		X	X
		d) brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego		X	
		e) co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa		X	
		f) elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany nieczytelna tablica rejestracyjna, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany	X		X
		g) niebezpieczna przeróbka**) (części drugorzędne); niebezpieczna przeróbka**) (części główne);		X	X

		h) urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości, nieodpowiednie lub niezgodne z wymaganiami.			X
6.1.7. Przeniesienie napędu	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające  obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego		X	X
		b) nadmierne zużycie łożysk wału napędowego  bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X	X
		c) nadmierne zużycie przegubów napędowych (uniwersalnych) lub łańcuchów/pasów napędowych  bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X	X
		d) zły stan przegubów elastycznych  bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X	X
		e) uszkodzony lub wygięty wałek lub półoś		X	
		f) pęknięcie lub niepewne mocowanie obudowy łożyska  bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia obudowy		X	X
		g) znaczące zużycie osłony gumowej  brak lub pęknięcie osłony gumowej	X	X	
		h) niedozwolona prawem przeróbka układu napędowego		X	
6.1.8. Mocowanie silnika	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> bez konieczności stosowania kanału diagnostycznego lub dźwignika	mocowanie zużyte, wyraźnie i poważnie uszkodzone  mocowanie obluzowane lub pęknięte		X	X
6.1.9. Praca silnika	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) przeróbka jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko		X	
		b) przeróbka silnika wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko			X
6.2. Kabina i nadwozie					
6.2.1. Stan	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca		X	

		uszkodzeniem ciała obluzowana lub uszkodzona część grożąca odpadnięciem			X
		b) niepewne mocowanie słupka nadwozia pogorszona stabilność		X	X
		c) do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X
		d) niebezpieczna przeróbka**) zbyt mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub nawierzchni drogi		X	X
6.2.2. Mocowania	kontrola organoleptyczna*)	a) niepewne mocowania nadwozia lub kabiny wpływ na stabilność		X	X
		b) wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia		X	
		c) niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia oraz w przypadku gdy są symetryczne niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego		X	X
		d) nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego pogorszona stabilność		X	X
6.2.3. Drzwi i zamki	kontrola organoleptyczna*)	a) drzwi źle się otwierają lub zamykają		X	
		b) stan drzwi przesuwnych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie stan drzwi obrotowych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie		X	X
		c) zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi brakujące lub obluzowane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi	X	X	
6.2.4. Podłoga	kontrola organoleptyczna*)	Niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi;		X	

		niewystarczająca stabilność			X
6.2.5. Siedzenie kierowcy	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) uszkodzona konstrukcja siedzenia mocowanie siedzenia obluzowane		X	X
		b) nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia siedzenie się przemieszcza lub nie można unieruchomić oparcia		X	X
6.2.6. Pozostałe siedzenia	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części drugorzędne) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne)	X		X
		b) siedzenia zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia przekroczona maksymalna dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu	X		X
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu wpływ na bezpieczne działanie		X	X
6.2.8. Stopnie kabiny	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) niepewne mocowanie stopnia lub poręczy niewystarczająca stabilność	X		X
		b) stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników		X	
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia		X	
		b) dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z przepisami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli jest wymagane zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkowania	X		X

		c) wycieki z układów hydraulicznych nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych	X	X	
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	kontrola organoleptyczna*)	a) brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń, zagrożenie odpadnięciem	X	X	
		b) fartuchy przeciwbłotne zbyt blisko opony/koła błotnik zbyt blisko opony/koła	X	X	
		c) niezgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia niewystarczająca osłona całej szerokości opony	X	X	
<b>7. INNE WYPOSAŻENIE</b>					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	kontrola organoleptyczna*)	a) znacznie uszkodzony punkt kotwiczenia pasów bezpieczeństwa; wpływ na stabilność		X	X
		b) obłuzowane punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa		X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany		X	
		b) uszkodzenie pasów bezpieczeństwa przecięcie lub oznaki rozciągnięcia pasa	X	X	
		c) pas bezpieczeństwa niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa		X	
		e) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwijacza pasa bezpieczeństwa		X	
7.1.3. Ograniczniki naprężenia	kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu	a) brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu		X	

pasów bezpieczeństwa	elektronicznego interfejsu	b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna*)	a) brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu		X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	kontrola organoleptyczna*)	a) brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu		X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
		c) poduszka w sposób oczywisty nie działa		X	
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS	kontrola organoleptyczna*) wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu		X	
7.2. Gaśnica (jeżeli wymagana)	Kontrola organoleptyczna*).	a) brak gaśnicy		X	
		b) gaśnica niezgodna z wymaganiami jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary, itp)	X		X
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa	X		
		b) urządzenie jest uszkodzone samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi		X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy, jeżeli jest wymagany	kontrola organoleptyczna*)	a) brak lub trójkąt niekompletny	X		
		b) brak znaku homologacji	X		
7.5. Apteczka pierwszej pomocy, jeżeli jest wymagana	kontrola organoleptyczna*)	Brak apteczki	X		
7.7. Sygnał dźwiękowy	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) nie działa prawidłowo nie działa w ogóle	X		X
		b) niepewne działanie przycisku sygnału	X		

		c) sygnał niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia  emitowany dźwięk można pomylić z ostrzegawczymi sygnałami dźwiękowymi przewidzianymi dla pojazdów uprzywilejowanych	X	X	
7.8. Prędkościomierz	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych	a) zamontowany nieprawidłowo  brak, jeżeli jest wymagany	X	X	
		b) nie działa prawidłowo  nie działa w ogóle	X	X	
		c) brak wystarczającego podświetlenia  całkowity brak podświetlenia	X	X	
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	kontrola organoleptyczna*)	a) zamontowany niezgodnie z wymaganiami		X	
		b) nie działa		X	
		c) brak plomb lub plomby uszkodzone		X	
		d) brak tabliczki kalibracyjnej (legalizacyjnej), dane nieczytelne lub kalibracja (legalizacja) nieważna		X	
		e) wyraźne oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane		X	
		f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji		X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany)  (+P)	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli kontrolujący dysponuje odpowiednim sprzętem	a) ogranicznik zamontowany niezgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym		X	
		b) ogranicznik w oczywisty sposób nie działa		X	
		c) ustawiono nieprawidłową prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana)		X	
		d) brak plomb lub plomby uszkodzone		X	
		e) brak znaku homologacji ogranicznika albo tabliczki *** albo są nieczytelne		X	

		f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.		X	
7.11. Licznik przebiegu pojazdu (drogomierz), jeżeli pojazd jest wyposażony	kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo) w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu		X	
		b) w sposób oczywisty nie działa		X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	kontrola organoleptyczna*)	a) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół		X	
		b) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej		X	
		c) brak lub uszkodzenie innych elementów		X	
		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika		X	
		e) wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	
		f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
<b>8. UCIAŻLIWOŚĆ</b>					
8.1. Hałas					
8.1.1. Układ tłumienia hałasu (+P)	ocena subiektywna (jeżeli w ocenie kontrolującego hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu)	a) poziom hałasu przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		b) obluźwienie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	X
8.2. Emisja spalin					
8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym					
8.2.1.1. Urządzenia do redukcji emisji	kontrola organoleptyczna*)	a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin, lub wyraźnie nieprawidłowe działanie		X	
		b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin		X	

		c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją		X	
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych  (P)	pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym  w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania	a) emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta		X	
		b) jeżeli te informacje nie są dostępne – emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia albo poziom dopuszczalny		X	
		c) odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię		X	
		d) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności		X	
8.2.2. Emisja spalin z silników z zapłonem samoczynnym					
8.2.2.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia		X	
		b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin		X	
		c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją		X	
		d) niewystarczająca ilość odczynnika, jeśli pojazd jest wyposażony		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin  (P)  Niniejszego wymagania nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed 1 stycznia 1980 r.	pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym  w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania	a) poziom zadymienia spalin przekracza wartość umieszczoną na tabliczce znamionowej pojazdu		X	
		b) w przypadku braku określenia poziomu zadymienia spalin na tabliczce znamionowej przekracza odpowiednią wartość określoną w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		c) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności		X	

8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska					
8.4.1. Wycieki płynów	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup>	każdy nadmierny wyciek płynu innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi  stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko dla środowiska lub bezpieczeństwa		X	X
<b>9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M<sub>2</sub> I M<sub>3</sub> PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB</b>					
9.1. Drzwi					
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	a) nieprawidłowe działanie		X	
		b) zły stan techniczny prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń	X	X	
		c) uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi		X	
		d) uszkodzenie urządzeń do zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych		X	
9.1.2. Wyjścia awaryjne	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania, w miarę możliwości	a) nieprawidłowe działanie		X	
		b) nieczytelne oznakowanie wyjścia awaryjnego brak oznakowania wyjścia awaryjnego	X	X	
		c) brak młotka do wybicia szyby	X		
		d) zablokowany dostęp		X	
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie działania	a) nieprawidłowe działanie wpływ na bezpieczeństwo jazdy	X	X	
		b) przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X
		c) uszkodzenie układu odmrażania szyb, jeżeli jest wymagany		X	
9.3. Wentylacja	kontrola organoleptyczna <sup>*)</sup> i sprawdzenie	a) nieprawidłowe działanie	X		

i ogrzewanie	działania	zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	
		b) przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X
9.4. Siedzenia					
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci, jeśli obowiązują)	kontrola organoleptyczna*)	siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają prawidłowo siedzenia blokują wyjście awaryjne	X	X	
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	kontrola organoleptyczna*)	a) uszkodzenie urządzeń specjalnych, np. osłon przeciwsłonecznych; zakłócone pole widzenia	X	X	
		b) urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń	X	X	
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	urządzenie uszkodzone lub nieprawidłowe działanie nie działa w ogóle	X	X	
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	kontrola organoleptyczna*)	a) niepewne zamocowanie podłogi wpływ na stabilność		X	X
		b) uszkodzone poręcze lub uchwyty niepewne lub niemożliwe użycie poręczy lub uchwytów	X	X	
9.7. Schody i stopnie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, w miarę możliwości	a) zły stan techniczny uszkodzone uszkodzone w stopniu wpływającym na stabilność	X	X	X
		b) nieprawidłowe działanie stopni chowanych		X	
9.8. System komunikacji z pasażerami	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	system uszkodzony system nie działa w ogóle	X	X	

9.9. Tablice informacyjne	kontrola organoleptyczna*)	brak tablic kierunkowych (dot. autobusu regularnej komunikacji, publicznej), tablice błędne lub nieczytelne nieprawdziwe informacje	X	X	
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci (autobus szkolny)					
9.10.1. Drzwi	kontrola organoleptyczna*)	zabezpieczenie drzwi niezgodne z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	kontrola organoleptyczna*)	brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego	X		
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się					
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) nieprawidłowe działanie wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
		b) zły stan techniczny wpływ na stabilność, prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń	X	X	
		c) uszkodzenie urządzeń sterujących wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
		d) uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych nie działają w ogóle	X	X	
9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, w miarę możliwości	a) nieprawidłowe działanie wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
		b) zły stan techniczny wpływ na stabilność, prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń	X	X	
		c) uszkodzenie urządzeń sterujących; wpływ na bezpieczne działanie	X	X	
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i	kontrola organoleptyczna*)	brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego		X	

specjalne					
-----------	--	--	--	--	--

**Objaśnienia:**

**(P)** – oznacza, że sprawdzenie (badanie) danej pozycji wymaga użycia przyrządów.

**(+P)** – oznacza, że bez użycia przyrządów dana pozycja może być sprawdzona tylko w ograniczonym zakresie.

\*) „kontrola organoleptyczna” oznacza, że kontrolujący w miarę możliwości nie tylko ogląda dany element, ale również, w stosownych przypadkach, sprawdza go dotykowo, ocenia wydawany przez niego dźwięk lub używa jakichkolwiek innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

\*\*) „niebezpieczna przeróbka” oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.

\*\*\*) Znak homologacji lub tabliczkę ogranicznika prędkości umieszcza producent pojazdu lub jego upoważniony przedstawiciel, zgodnie z regulaminem EKG ONZ Nr 89 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji: I. Pojazdów w zakresie ogranicznika prędkości maksymalnej lub ich regulowanej funkcji ograniczania prędkości II. Pojazdów w zakresie montażu homologowanego ogranicznika prędkości (OP) lub homologowanego urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP) III. Ograniczników prędkości (OP) lub urządzeń regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP) (Dz. Urz. UE z 19.06.2007 L 159 s. 1).

<sup>(1)</sup> procentową skuteczność hamulców oblicza się dzieląc całkowitą siłę hamowania osiągniętą podczas stosowania hamulców przez wagę pojazdu lub w przypadku naczepy – sumę nacisku osi, mnożąc ten wynik przez 100;

### **Metody kontroli zabezpieczenia ładunku oraz klasyfikacja i kryteria oceny usterek stwierdzonych podczas tej kontroli**

§ 1. 1. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej klasyfikuje się do jednej z kategorii:

- 1) usterki drobne – w przypadku gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa;
- 2) usterki poważne – w przypadku gdy ładunek nie został wystarczająco zabezpieczony i możliwe jest znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku lub jego części;
- 3) usterki niebezpieczne – w przypadku gdy dochodzi do:
  - a) bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części, lub
  - b) zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku, lub
  - c) bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

2. Przewóz, w którym stwierdzone usterki zaliczono do więcej niż jednej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek.

3. Przewóz, w którym stwierdzono kilka usterek w tej samej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek.

§ 2. Kontrola zabezpieczenia ładunku polega w szczególności na wzrokowym sprawdzeniu zastosowania odpowiednich środków zabezpieczających, pomiarze sił rozciągających, wyliczeniu skuteczności zabezpieczenia oraz w uzasadnionych przypadkach sprawdzeniu świadectw środków zabezpieczających.

§ 3. Oceny usterek zabezpieczenia ładunku dokonuje się na podstawie nieprawidłowości zawartych w tabeli:

Pozycja	Nieprawidłowości	Kategoria usterki		
		drobna	poważna	niebezpieczna
A	Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku	w zależności od uznania kontrolującego		
B	Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona	w zależności od uznania kontrolującego		
C	Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (ustereka inna niż wymienione w pozycji 10).	w zależności od uznania kontrolującego		
D	Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (ustereka inna niż wymienione w pozycji 10)	w zależności od uznania kontrolującego		
10	Dostosowanie pojazdu			
10.1.	Ściana przednia (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.1.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części		X	
	Pęknięcie części grożące naruszeniem integralności			X

	przedziału ładunkowego			
10.1.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.2.	Ściany burtowe (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.2.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków		X	
	Pęknięcie części; brakujące lub nie działające zawiasy lub zamki			X
10.2.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.2.3.	Płyty burty w złym stanie		X	
	Pęknięcie części			X
10.3.	Tylna ściana (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.3.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków		X	
	Pęknięcie części; brakujące lub nie działające zawiasy lub zamki			X
10.3.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.4.	Kłonicze (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.4.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, lub zły stan mocowania do pojazdu		X	
	Pęknięcie części; mocowanie do pojazdu niestabilne			X
10.4.2.	Zbyt mała wytrzymałość lub nieodpowiednia budowa		X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku			X
10.5.	Punkty mocowania ładunku (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.5.1.	Zły stan lub nieodpowiednia budowa		X	
	Niezdolne do przenoszenia wymaganych sił mocowania			X
10.5.2.	Zbyt mała liczba		X	
	Zbyt mała liczba do przeniesienia wymaganych sił			X

	mocowania			
10.6.	Wymagane konstrukcje specjalne (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.6.1.	Zły stan, uszkodzenie		X	
	Pęknięcie części; niezdolne do przenoszenia sił mocujących			X
10.6.2.	Nieodpowiednie do przewożonego ładunku		X	
	Brakujące			X
10.7.	Podłoga (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.7.1.	Zły stan, uszkodzenie		X	
	Pęknięcie części; ładunek zbyt ciężki			X
10.7.2.	Zbyt małe obciążenie		X	
	Ładunek zbyt ciężki			X
20	Metody mocowania ładunku			
20.1.	Zamykanie, blokowanie i bezpośrednie mocowanie pasami			
20.1.1	Bezpośrednie przymocowanie ładunku (blokowanie)			
20.1.1.1	Zbyt duża odległość od ściany przedniej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.1.2.	Zbyt duża odległość boczna od ściany burtowej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.1.3.	Zbyt duża odległość od ściany tylnej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku		X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany			X
20.1.2.	Urządzenia do mocowania ładunku takie jak szyny mocujące, belki blokujące, listwy i kliny z przodu, z boku i z tyłu			
20.1.2.1.	Nieodpowiednie mocowanie do pojazdu	X		
	Zbyt słabe mocowanie do pojazdu		X	
	Urządzenia niezdolne do przenoszenia sił unieruchamiających, obluźwane			X
20.1.2.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku	X		
	Niewystarczające zabezpieczenie ładunku		X	
	Całkowicie nieskuteczne			X
20.1.2.3.	Systemy mocujące nie są wystarczające		X	
	Całkowicie nieodpowiednie systemy mocujące			X
20.1.2.4.	Nieoptymalna metoda zabezpieczenia ładunku		X	

	Wybrana metoda jest całkowicie nieodpowiednia			X
20.1.3.	Bezpośrednie mocowanie przy użyciu siatek i pokryć			
20.1.3.1.	Stan siatek i pokryć (brak lub uszkodzenie oznakowania, ale sprzęt w dobrym stanie)	X		
	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku		X	
	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku			X
20.1.3.2.	Niewystarczająca wytrzymałość siatek i pokryć		X	
	Wytrzymałość mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących			X
20.1.3.3.	Niewystarczające mocowanie siatek i pokryć		X	
	Wytrzymałość mocowania mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących			X
20.1.3.4.	Niewłaściwy dobór siatek i pokryć do zabezpieczenia ładunku		X	
	Sprzęt całkowicie nieodpowiedni			X
20.1.4.	Oddzielenie jednostek ładunku i wypełnienie przestrzeni między nimi lub odstępów od innych elementów			
20.1.4.1.	Stopień adekwatności oddzielenia jednostek i wypełnienia pustych przestrzeni		X	
	Zbyt duże odległości między jednostkami lub odstępy od stałych elementów			X
20.1.5.	Bezpośrednie mocowanie (poziome, poprzeczne, skośne, mieszane i wiązania)			
20.1.5.1.	Zbyt małe siły mocujące		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
20.2.	Zabezpieczenie przez zwiększenie tarcia			
20.2.1.	Uzyskanie wymaganych sił zabezpieczających			
20.2.1.1.	Zbyt małe siły mocujące		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
20.3.	Zastosowane urządzenia do mocowania ładunku			
20.3.1	Nieodpowiedni dobór urządzeń do unieruchamiania ładunku		X	
	Urządzenie całkowicie nieodpowiednie			X
20.3.2.	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki), ale urządzenie jest w dobrym stanie	X		
	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki) i urządzenie wykazuje duże zużycie		X	
20.3.3.	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku		X	

	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku			X
20.3.4.	Niewłaściwe zastosowanie napinaczy pasów		X	
	Uszkodzone napinacze pasów			X
20.3.5.	Niewłaściwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. brak narożników zabezpieczających ładunek)		X	
	Wadliwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. węzły)			X
20.3.6.	Nieodpowiednie mocowanie urządzeń do unieruchamiania ładunku.		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
20.4.	Wyposażenie dodatkowe (np. maty przeciwpoślizgowe, zabezpieczenie krawędzi, ślizgi krawędziowe)			
20.4.1.	Zastosowano nieodpowiedni sprzęt	X		
	Zastosowano zły lub wadliwy sprzęt		X	
	Zastosowano całkowicie nieodpowiedni sprzęt			X
20.5.	Transport materiałów sypkich, lekkich i luzem			
20.5.1.	Zwiewanie materiału sypkiego podczas jazdy pojazdu może powodować zakłócenia ruchu		X	
	Stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.5.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie materiałów luzem		X	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.5.3.	Brak przykrycia towarów lekkich		X	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu			X
20.6.	Transport pni drzew			
20.6.1.	Przewożony materiał (pnie) są częściowo obłuzowane			X
20.6.2.	Siły mocujące jednostki ładunkowej są niewystarczające		X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły			X
30	Ładunek w ogóle niezabezpieczony			X

§ 4. W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2011 r. poz. 641), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób mogą mieć zastosowanie bardziej szczegółowe wymagania.

WZÓR

(strona pierwsza)

PROTOKÓŁ SZCZEGÓŁOWEJ DROGOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ ZAWIERAJĄCY WYKAZ KONTROLNY

1. Miejsce, data i godzina drogowej kontroli technicznej .....
2. Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu i numer rejestracyjny .....
3. Oznaczenie identyfikacyjne pojazdu/numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) .....
4. Kategoria pojazdu
- 1)  N<sub>2</sub><sup>1)</sup>                      3)  O<sub>3</sub><sup>3)</sup>                      5)  M<sub>2</sub><sup>5)</sup>                      7)  T<sub>5</sub><sup>7)</sup>
- 2)  N<sub>3</sub><sup>2)</sup>                      4)  O<sub>4</sub><sup>4)</sup>                      6)  M<sub>3</sub><sup>6)</sup>                      8)  inna kategoria pojazdu<sup>8)</sup>
5. Wskazanie licznika przebiegu pojazdu w momencie badania .....
6. Przedsiębiorca wykonujący transport
- 1) nazwa i adres .....
- 2) numer licencji wspólnotowej<sup>9)</sup> .....
7. Imię i nazwisko kierowcy .....

8. Wykaz kontrolny

Pozycje kontrolowane:<sup>10)</sup>

Sprawdzono<sup>11)</sup>

Stwierdzono usterki poważne lub niebezpieczne<sup>12)</sup>

0) identyfikacja pojazdu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) układ hamulcowy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) układ kierowniczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) widoczność	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) osie, koła, opony, zawieszenie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9) badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M <sub>2</sub> i M <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) zabezpieczenie ładunku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Wynik kontroli:

- Pozytywny
- Wykryto usterki poważne lub niebezpieczne
- Zakaz lub ograniczenie używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu

10. Różne/uwagi<sup>13)</sup>: .....

11. Organ/przedstawiciel lub kontrolujący, który przeprowadził kontrolę .....

Podpisy:

(Właściwy organ/przedstawiciel służb kontrolnych lub kontrolujący)

(Kierowca)

Objaśnienia:

<sup>1)</sup> Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu ładunków, mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t.

<sup>2)</sup> Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu ładunków, mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t.

<sup>3)</sup> Przyczepa o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nieprzekraczającej 10 t.

<sup>4)</sup> Przyczepa o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t.

<sup>5)</sup> Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu osób, mający więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mający maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 5 t.

<sup>6)</sup> Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu osób, mający więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 t.

<sup>7)</sup> Ciągłnik kołowy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.

<sup>8)</sup> Pojazd specjalny, pojazd używany do celów specjalnych lub maszyna samobieżna.

<sup>9)</sup> Jeżeli dotyczy.

<sup>10)</sup> Zgodnie ze sposobem identyfikowania pojazdu, zakresem i metodami badania jego stanu technicznego oraz kryteriami oceny usterek stwierdzonych podczas tego badania, określonymi w załączniku nr 1a do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z późn. zm.).

<sup>11)</sup> Wyrażenie „sprawdzono” oznacza, że w danej grupie sprawdzono co najmniej jedną z pozycji wymienionych na drugiej stronie i stwierdzono drobne usterki lub usterek nie stwierdzono.

<sup>12)</sup> W przypadku stwierdzenia usterki poważnej lub niebezpiecznej, na stronie drugiej znakiem „X” zaznacza się pozycję, w zakresie której stwierdzono usterkę.

<sup>13)</sup> Wpisać poszczególne pozycje wymienione drugostronnie, w zakresie których pojazd poddano szczegółowej drogowej kontroli technicznej.

## 0. IDENTYFIKACJA POJAZDU

- 0.1. Tablice rejestracyjne
- 0.2. Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) / numer podwozia/nadwozia/ramy

## 1. UKŁAD HAMULCOWY

- 1.1. Stan techniczny i działanie
  - 1.1.1. Sworzeń pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca roboczego
  - 1.1.2. Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce
  - 1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki
  - 1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia
  - 1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego
  - 1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy
  - 1.1.7. Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące)
  - 1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)
  - 1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza
  - 1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)
  - 1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe
  - 1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe
  - 1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe
  - 1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe
  - 1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia
  - 1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)
  - 1.1.17. Korektor siły hamowania
  - 1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu
  - 1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)
  - 1.1.20. Automatyczne działanie hamulców przyczepy
  - 1.1.21. Kompletny układ hamulcowy
  - 1.1.22. Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane)
  - 1.1.23. Hamulec najazdowy
- 1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego
  - 1.2.1. Sprawność
  - 1.2.2. Skuteczność
- 1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego
  - 1.3.1. Sprawność
  - 1.3.2. Skuteczność
- 1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego
  - 1.4.1. Sprawność
  - 1.4.2. Skuteczność
- 1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego
- 1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)
- 1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)

## 2. UKŁAD KIEROWNICZY

- 2.1. Stan techniczny
  - 2.1.1. Stan przekładni kierowniczej
  - 2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej
  - 2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego
  - 2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego
  - 2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego
- 2.2. Kierownica i kolumna kierownicy
  - 2.2.1. Stan kierownicy
  - 2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy
- 2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy
- 2.4. Ustawienie kół
- 2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy
- 2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)

## 3. WIDOCZNOŚĆ

- 3.1. Pole widzenia
- 3.2. Stan szyb
- 3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia widzenia pośredniego
- 3.4. Wycieraczki przedniej szyby
- 3.5. Spryskiwacze przedniej szyby
- 3.6. Instalacja odmgławiająca

## 4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE, WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE

- 4.1. Światła drogowe i mijania
  - 4.1.1. Stan i działanie
  - 4.1.2. Ustawienie
  - 4.1.3. Przełączniki
  - 4.1.4. Zgodność z wymaganiami
  - 4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia światła
  - 4.1.6. Urządzenie do oczyszczania światła drogowych/mijania
- 4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej
  - 4.2.1. Stan i działanie
  - 4.2.2. Przełączniki
  - 4.2.3. Zgodność z wymaganiami
- 4.3. Światła stopu
  - 4.3.1. Stan i działanie
  - 4.3.2. Przełączniki
  - 4.3.3. Zgodność z wymaganiami
- 4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne
  - 4.4.1. Stan i działanie
  - 4.4.2. Przełączniki
  - 4.4.3. Zgodność z wymaganiami
  - 4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów
- 4.5. Przednie i tylne światła przeciwmglowe
  - 4.5.1. Stan i działanie
  - 4.5.2. Ustawienie
  - 4.5.3. Przełączniki
  - 4.5.4. Zgodność z wymaganiami
- 4.6. Światła cofania
  - 4.6.1. Stan i działanie
  - 4.6.2. Zgodność z wymaganiami
  - 4.6.3. Przełączniki

- 4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną
  - 4.7.1. Stan i działanie
  - 4.7.2. Zgodność z wymaganiami
- 4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe
  - 4.8.1. Stan
  - 4.8.2. Zgodność z wymaganiami
- 4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia
  - 4.9.1. Stan i działanie
  - 4.9.2. Zgodność z wymaganiami
- 4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą
- 4.11. Złącza i przewody elektryczne
- 4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe
- 4.13. Akumulator (-y)

## 5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE

- 5.1. Osie
  - 5.1.1. Osie
  - 5.1.2. Zwrotnice
  - 5.1.3. Łożyska kół
- 5.2. Koła i opony
  - 5.2.1. Piasta koła
  - 5.2.2. Koła
  - 5.2.3. Opony
- 5.3. Zawieszenie
  - 5.3.1. Resory sprężynowe i stabilizatory
  - 5.3.2. Amortyzatory
  - 5.3.3. Drążki skrętne, drążki reakcyjne, wahacze
  - 5.3.4. Sworznie wahaczy
  - 5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne

## 6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA

- 6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane
  - 6.1.1. Stan
  - 6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki
  - 6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiornik i przewody paliwowe do celów grzewczych)
  - 6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne oraz urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd
  - 6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego
  - 6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia
  - 6.1.7. Przeniesienie napędu
  - 6.1.8. Mocowanie silnika
  - 6.1.9. Praca silnika
- 6.2. Kabina i nadwozie
  - 6.2.1. Stan
  - 6.2.2. Mocowania
  - 6.2.3. Drzwi i zamki
  - 6.2.4. Podłoga
  - 6.2.5. Siedzenie kierowcy
  - 6.2.6. Pozostałe siedzenia
  - 6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy
  - 6.2.8. Stopnie kabiny
  - 6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne
  - 6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne

## 7. INNE WYPOSAŻENIE

- 7.1. Pasy bezpieczeństwa /zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa
  - 7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięcie
  - 7.1.2. Stan pasów i zapięć
  - 7.1.3. Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa
  - 7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa
  - 7.1.5. Poduszki powietrzne
  - 7.1.6. System poduszki powietrznej SRS
- 7.2. Gaśnica
- 7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe
- 7.4. Trójkąt ostrzegawczy
- 7.5. Apteczka pierwszej pomocy
- 7.6. Klipy zabezpieczające koła
- 7.7. Sygnał dźwiękowy
- 7.8. Prędkościomierz
- 7.9. Tachograf
- 7.10. Ogranicznik prędkości
- 7.11. Licznik przebiegu pojazdu
- 7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC)

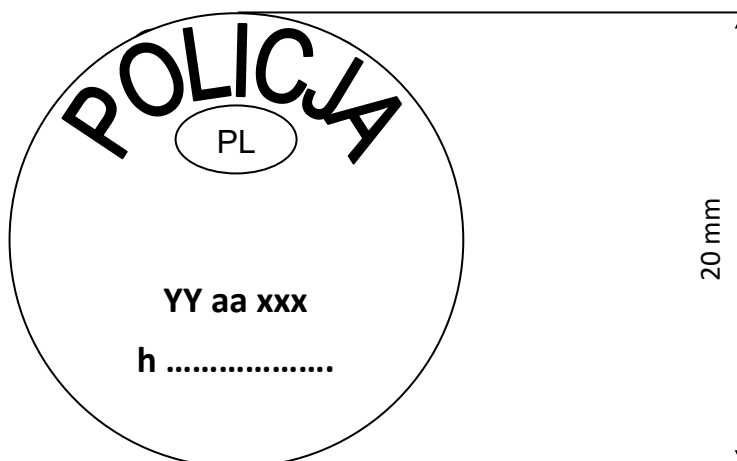
## 8. UCIAŹLIWOŚĆ

- 8.1. Układ tłumienia hałasu
- 8.2. Emisja spalin
  - 8.2.1. Emisja spalin z silników o zapłonie iskrowym
    - 8.2.1.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
    - 8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych
  - 8.2.2. Emisja spalin z silników o zapłonie samoczynnym
    - 8.2.2.1. Urządzenia kontrolne emisji spalin
    - 8.2.2.2. Zadymienie spalin
- 8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska
  - 8.4.1. Wycieki płynów

## 9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M2 I M3 PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB

- 9.1. Drzwi
  - 9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe
  - 9.1.2. Wyjścia awaryjne
- 9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb
- 9.3. Wentylacja i ogrzewanie
- 9.4. Siedzenia
  - 9.4.1. Siedzenia pasażerów
  - 9.4.2. Siedzenie kierowcy
- 9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży
- 9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących
- 9.7. Schody i stopnie
- 9.8. System komunikacji z pasażerami
- 9.9. Tablice informacyjne
- 9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci
  - 9.10.1. Drzwi
  - 9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne
- 9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się
  - 9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki
  - 9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich
  - 9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne

WZÓR PIECZĘCI POLICJANTA POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE  
SPRAWDZENIA ZAPISÓW TACHOGRAFU



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

**Y** - komendę wojewódzką Policji oznaczoną numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:

**I** Komenda Wojewódzka Policji we Wrocławiu - dla województwa dolnośląskiego,

**II** Komenda Wojewódzka Policji w Bydgoszczy - dla województwa kujawsko-pomorskiego,

**III** - Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie - dla województwa lubelskiego,

**IV** - Komenda Wojewódzka Policji w Gorzowie Wlkp. - dla województwa lubuskiego,

**V** - Komenda Wojewódzka Policji w Łodzi - dla województwa łódzkiego,

**VI** - Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie - dla województwa małopolskiego,

**VII** - Komenda Wojewódzka Policji w Radomiu - dla województwa mazowieckiego,

**VIII** - Komenda Wojewódzka Policji w Opolu - dla województwa opolskiego,

**IX** - Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie - dla województwa podkarpackiego,

**X** - Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku - dla województwa podlaskiego,

**XI** - Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku - dla województwa pomorskiego,

**XII** - Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach - dla województwa śląskiego,

**XIII** - Komenda Wojewódzka Policji w Kielcach - dla województwa świętokrzyskiego,

**XIV** - Komenda Wojewódzka Policji w Olsztynie - dla województwa warmińsko-mazurskiego,

**XV** - Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu - dla województwa wielkopolskiego,

**XVI** - Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie - dla województwa zachodniopomorskiego,

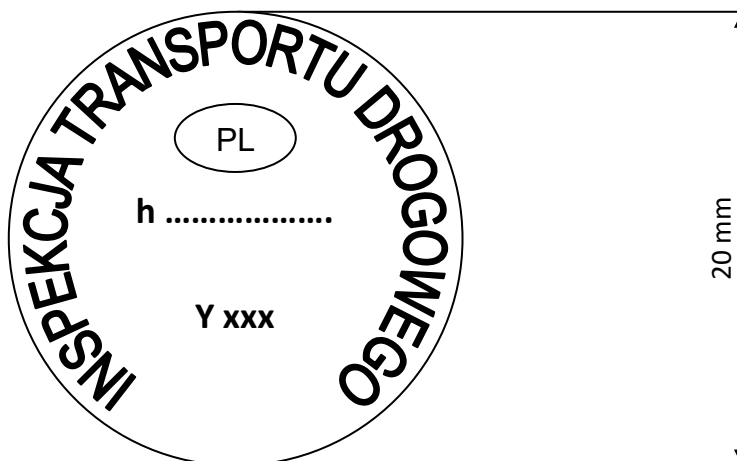
**XVII** - Komenda Stołeczna Policji dla miasta stołecznego Warszawa;

**aa** - komendę powiatową Policji lub inną jednostkę Policji w danym województwie, oznaczoną małymi literami alfabetu;

**xxx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w danej jednostce Policji, oznaczony cyframi arabskimi;

**h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

WZÓR PIECZĘCI INSPEKTORA INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE KONTROLI URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY, CZAS JAZDY I CZAS POSTOJU



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

**Y** - inspektoraty transportu drogowego, oznaczone numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:

**I** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego we Wrocławiu - dla województwa dolnośląskiego,

**II** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Bydgoszczy - dla województwa kujawsko-pomorskiego,

**III** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Lublinie - dla województwa lubelskiego,

**IV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Gorzowie Wlkp. - dla województwa lubuskiego,

**V** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Łodzi - dla województwa łódzkiego,

**VI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Krakowie - dla województwa małopolskiego,

**VII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Warszawie - dla województwa mazowieckiego,

**VIII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Opolu - dla województwa opolskiego,

**IX** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Rzeszowie - dla województwa podkarpackiego,

**X** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Białymstoku - dla województwa podlaskiego,

**XI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Gdańsku - dla województwa pomorskiego,

**XII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Katowicach - dla województwa śląskiego,

**XIII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Kielcach - dla województwa świętokrzyskiego,

**XIV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Olsztynie - dla województwa warmińsko-mazurskiego,

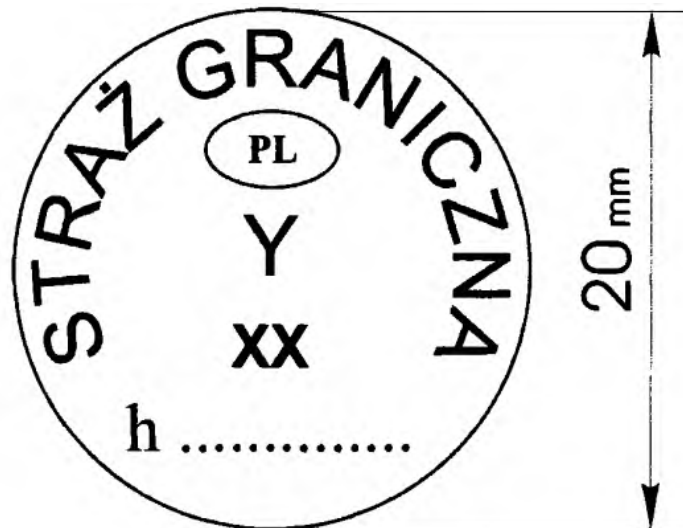
**XV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Poznaniu - dla województwa wielkopolskiego,

**XVI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Szczecinie - dla województwa zachodniopomorskiego,

**XVII** - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - dla terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

**xxx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego lub wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego, oznaczony cyframi arabskimi; **h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

WZÓR PIECZĘCI FUNKCJONARIUSZA STRAŻY GRANICZNEJ POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE  
SPRAWDZENIA ZAPISÓW TACHOGRAFU



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

**Y** - oddział Straży Granicznej oznaczony numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:

**I** - Warmińsko-Mazurski Oddział Straży Granicznej w Kętrzynie,

**II** - Podlaski Oddział Straży Granicznej w Białymstoku,

**III** - Nadbużański Oddział Straży Granicznej w Chełmie,

**IV** - Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej w Przemyślu,

**V** - (*uchylony*),

**VI** - Śląski Oddział Straży Granicznej w Raciborzu,

**VII** - (*uchylony*),

**VIII** - (*uchylony*),

**IX** - Nadodrzański Oddział Straży Granicznej w Krośnie Odrzańskim,

**X** - (*uchylony*),

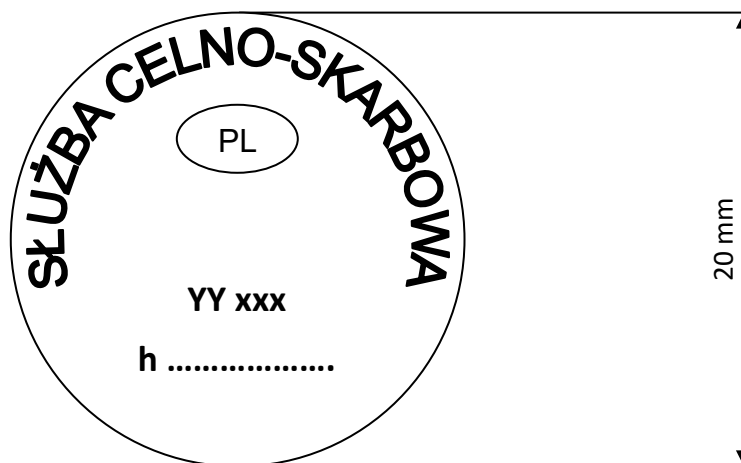
**XI** - Morski Oddział Straży Granicznej w Gdańsku,

**XII** - Nadwiślański Oddział Straży Granicznej w Warszawie;

**XIII** - Karpacki Oddział Straży Granicznej w Nowym Sączu;

**xx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w danym oddziale Straży Granicznej, oznaczony cyframi arabskimi; **h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

WZÓR PIECZĘCI FUNKCJONARIUSZA SŁUŻBY CELNO-SKARBOWEJ POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE  
KONTROLI URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY,  
CZAS JAZDY I CZAS POSTOJU



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

**YY** - skrócony kod identyfikacyjny izby administracji skarbowej, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 17 ustawy z dnia 19 marca 2004 r. – Prawo celne (Dz. U. z 2018 r. poz. 167, z późn. zm.);

**xxx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w izbie administracji skarbowej, oznaczony cyframi arabskimi;

**h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

## PROGRAM SZKOLENIA OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UPOWAŻNIENIE DO WYKONYWANIA KONTROLI RUCHU DROGOWEGO.

§ 1. Szkolenie osób ubiegających się o uzyskanie upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne.

§ 2. 1. Liczba godzin i tematyka zajęć teoretycznych uzależniona jest od zakresu upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego, o które ubiega się dana osoba.

2. Program zajęć teoretycznych obejmuje:

1) dla strażników gminnych (miejskich):

Temat	Liczba godzin
1	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	8 w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania	1
2. Podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Definicje podstawowych pojęć zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym	2
3. Przepisy: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) o ruchu pieszych;</li> <li>2) o ruchu pojazdów;</li> <li>3) o ruchu rowerów, motorowerów, wózków rowerowych oraz pojazdów zaprzęgowych;</li> <li>4) o ruchu zwierząt;</li> <li>5) dotyczące zatrzymania i postoju;</li> <li>6) dotyczące używania świateł zewnętrznych;</li> <li>7) porządkowe;</li> <li>8) o ruchu w strefie czystego transportu</li> </ul>	2
4. Warunki używania pojazdów w ruchu drogowym. Dokumenty stwierdzające uprawnienia do kierowania pojazdami i ich używania oraz stwierdzające zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu.	1
5. Wybrane znaki i sygnały drogowe: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) znaki drogowe pionowe;</li> <li>2) znaki drogowe poziome;</li> <li>3) sygnały świetlne;</li> <li>4) sygnały i polecenia dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli</li> </ul>	2
II. Kontrola ruchu drogowego	6 w tym:
1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	1
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;</li> <li>2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;</li> <li>3) zachowanie wobec osób kontrolowanych</li> </ul>	3
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymania pojazdów przez strażnika poruszającego się pieszo lub oznakowanym pojazdem służbowym	2

Razem godzin	14
--------------	----

2) dla pracowników zarządów dróg:

Temat	Liczba godzin
1	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	5 w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania	1
2. Dokumenty wymagane w związku z użytkowaniem pojazdu	1
3. Przepisy określające:	1
1) dopuszczalne wymiary, masy i naciski osi pojazdów na drogę;	
2) wymagania ochrony środowiska	
4. Przyrządy kontrolno-pomiarowe służące w szczególności do sprawdzania masy pojazdu i nacisku osi, do badania spalin pojazdu	2
II. Kontrola ruchu drogowego	5 w tym:
1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	1
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych:	3
1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;	
2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;	
3) zachowanie wobec osób kontrolowanych	
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymywania pojazdów	1
Razem godzin	10

3) dla strażników leśnych i funkcjonariuszy Straży Parku:

Temat	Liczba godzin
1	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	3 w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania na terenie lasów i parków narodowych	1
2. Przepisy określające zakazy wjazdu do lasu i na teren parku narodowego	1
3. Znaki drogowe dotyczące zakazu wjazdu, zakazu zatrzymywania lub postoju	1
II. Kontrola ruchu drogowego	4 w tym:
1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	1/2
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych:	21/2
1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;	
2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;	
3) zachowanie wobec osób kontrolowanych	
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymywania pojazdów	1
Razem godzin	7

§ 3. 1. Zajęcia praktyczne odbywają się po przeprowadzeniu zajęć teoretycznych i obejmują następujące zagadnienia:

- 1) sposoby podawania sygnałów do zatrzymania pojazdów, z uwzględnieniem różnych warunków widoczności;
- 2) sposoby podchodzenia do zatrzymanego pojazdu;
- 3) wybór miejsca do kontroli i zatrzymania pojazdu;
- 4) zachowanie bezpieczeństwa własnego oraz uczestników ruchu drogowego.

2. Zajęcia praktyczne przeprowadza się w grupie 5-6-osobowej, dysponującej co najmniej jednym samochodem osobowym.

3. Zajęcia praktyczne realizowane są w czasie 4 godzin, przy czym:

- 1) dwie pierwsze godziny zajęć odbywają się poza drogą publiczną;
- 2) następne dwie godziny zajęć realizowane są na drodze publicznej w miejscu, w którym nie wystąpi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zajęcia te mogą być realizowane poza drogą publiczną w miejscu zapewniającym odwzorowanie sytuacji drogowych.

**§ 4.** 1. Zajęcia teoretyczne prowadzą osoby posiadające odpowiednią wiedzę fachową.

2. Zajęcia praktyczne prowadzą policjanci posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego.

3. Godzina zajęć praktycznych i teoretycznych równa się 45 minutom.

WZÓR UPOWAZNIENIA DO WYKONYWANIA KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

strona 1

**KOMENDANT POWIATOWY/MIEJSKI/REJONOWY\*) POLICJI w .....**

**UPOWAZNIENIE NR ...**

do wykonywania kontroli ruchu drogowego

Upoważnienie ważne tylko z legitymacją służbową

.....  
(imię i nazwisko funkcjonariusza)

.....  
(instytucja)

.....  
(stanowisko i numer legitymacji służbowej)

**Niniejszy dokument upoważnia umundurowanych strażników gminnych (miejskich) do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec:**

- 1) kierującego pojazdem niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym;
- 2) uczestnika ruchu naruszającego przepisy o:
  - a) zatrzymaniu i postoju pojazdów,
  - b) ruchu motorowerów, rowerów, wózków rowerowych, pojazdów zaprzęgowych oraz o jeździe wierzchem lub pędzeniu zwierząt,
  - c) ruchu pieszych,
  - d) ograniczeniu ruchu w strefie czystego transportu, określonej w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

**W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w powyższym zakresie strażnicy gminni (miejscy) są upoważnieni do:**

- 1) zatrzymywania pojazdu lub jadącego wierzchem;
- 2) sprawdzania dokumentów, o których mowa w art. 38 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, oraz weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów;
- 3) legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń, co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu;
- 4) wydawania poleceń:
  - a) osobie, która spowodowała przeszkodę utrudniającą ruch drogowy lub zagrażającą jego bezpieczeństwu,
  - b) kontrolowanemu uczestnikowi ruchu – co do sposobu jego zachowania;
- 5) sprawdzania wykonania obowiązków, o których mowa w art. 78 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;
- 6) żądania od właściciela lub posiadacza pojazdu wskazania komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie.

strona 2b

Niniejszy dokument uprawnia **umundurowanych strażników leśnych oraz funkcjonariuszy Straży Parku** do wykonywania kontroli **kierujących pojazdami, którzy nie stosują się do przepisów lub znaków drogowych o zakazie wjazdu pojazdów, zatrzymywania lub postoju obowiązujących na terenie lasów lub parków narodowych,**

- 1) zatrzymywania pojazdu;
- 2) legitymowania uczestników ruchu drogowego;
- 3) wydawania wiążących poleceń, co do sposobu korzystania z drogi.

strona 2c

Niniejszy dokument upoważnia osoby działające w imieniu zarządcy drogi do wykonywania kontroli ruchu drogowego w **stosunku do pojazdów:**

- 1) w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku osi;
- 2) powodujących uszkodzenie lub niszczenie drogi;
- 3) zanieczyszczających lub zaśmiecających drogę,

**a w tym zakresie upoważnia do:**

- 1) zatrzymywania pojazdu;
- 2) legitymowania uczestnika ruchu drogowego i wydawania mu wiążących poleceń, co do sposobu korzystania z drogi lub pojazdu;
- 3) sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z użytkowaniem pojazdu;
- 4) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów oraz masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;
- 5) używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących w szczególności do badania pojazdu, określania jego wymiarów, masy lub nacisku osi oraz stwierdzania naruszenia wymagań ochrony środowiska;
- 6) Uniemożliwienia jazdy pojazdem przekraczającym dopuszczalną masę lub nacisk osi albo uszkadzającym lub niszczącym drogę.

**Ponadto, w celu dokonania sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu osoby działające w imieniu zarządcy drogi, mające prawo jazdy odpowiedniej kategorii, mogą kierować tym pojazdem.**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kontroli ruchu drogowego stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730 i 752). Dotychczas zagadnienia w tym obszarze regulowało rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z późn. zm.).

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego przede wszystkim jest spowodowane zmianą art. 131 ust. 1, dokonaną ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...). Zgodnie z tą zmianą, minister właściwy do spraw wewnętrznych zobligowany został do określenia w rozporządzeniu m.in. „szczegółowych warunków wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;”. Chodzi tu o pojazdy rejestrowane przez właściwe organy różnych służb. Dane i informacje o tych pojazdach gromadzone są w wyodrębnionym zbiorze centralnej ewidencji pojazdów.

Generalnie projekt powiela przepisy zawarte w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu, uwzględniając jednakże potrzebę uregulowania nowego zagadnienia oraz dostosowania do przepisów ustawy w zakresie wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.).

### Szczegółowe omówienie poszczególnych projektowanych przepisów

W **§ 1 pkt 1** projektu określono zakres spraw regulowanych rozporządzeniem, zgodnie ze znowelizowanym art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W **§ 1 pkt 2** projektu, zgodnie z dotychczasowymi przepisami, zawarto wyjaśnienie określeń stosowanych w rozporządzeniu, a niezdefiniowanych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Treść **§ 2** projektu określa sposoby zatrzymywania pojazdów.

W **§ 3** podtrzymuje się dotychczasowe przepisy określające reguły zatrzymania pojazdu do kontroli.

W **§ 4** projektu zachowuje się dotychczasowe reguły zachowania policjanta przystępującego do kontroli.

W **§ 5** projektu reguluje się zagadnienie dotyczące wydania pokwitowania za zatrzymanie określonego dokumentu. W tym zakresie przepis ten dostosowano do art. 129 ust. 2 pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w którym mówi się o zatrzymaniu karty kierowcy. Dla uniknięcia wątpliwości wskazano również, że za każdy zatrzymany dokument jest wydawane odrębne pokwitowanie.

W **§ 6** projektu zawarto przepisy dotyczące drogowej kontroli stanu technicznego, zachowując dotychczasowe regulacje w tym zakresie wprowadzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948), które również wdrażało dyrektywę 2014/47/UE.

W § 7 projektu uregulowano zagadnienia dotyczące zakresu wstępnej kontroli drogowej, podlegają wszystkie pojazdy, oraz kierowanie pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną której mogą być poddane tylko pojazdy użytkowe, objęte zakresem regulacji dyrektyw 2014/47/UE. W uzupełnieniu w ust. 3 proponuje się dookreślenie sposobu realizacji skierowania pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną, jeżeli wymaga to dojazdu do miejsca jej przeprowadzenia, tj. mobilnej stacji kontroli pojazdów lub wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej. W ust. 4 określa się postępowanie kontrolującego w przypadku, gdy po skierowaniu pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną będzie ją przeprowadzał inny kontrolujący. Z proponowanego przepisu wynika jednocześnie, że – zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE – protokół jest sporządzany po przeprowadzeniu szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Mając na względzie przewidziany w tej dyrektywie wzór protokołu, a także uwzględniając to, że podczas wstępnej kontroli drogowej sprawdza się dokumentację dotyczącą dopuszczenia pojazdu do ruchu, w tym protokół poprzedniej drogowej kontroli technicznej, dla uniknięcia wątpliwości, które pozycje były poddane szczegółowej drogowej kontroli technicznej, w ust. 5 przewiduje się analogicznie jak dotychczas (§ 6a ust. 6) wskazanie tych pozycji w odpowiedniej części protokołu.

W § 8 projektu wyjaśniono wymagane kompetencje do przeprowadzenia poszczególnych rodzajów drogowej kontroli technicznej. Tak jak dotychczas (§ 6b) wskazano, że wstępną drogową kontrolę techniczną może przeprowadzić każdy kontrolujący, natomiast szczegółową drogową kontrolę techniczną – kontrolujący spełniający wymagania analogiczne do wymagań stawianych diagnoście, odwołując się w tym względzie do odpowiedniego przepisu ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W § 9 projektu podtrzymano dotychczasowe (§ 8) uprawnienie kontrolującego do kierowania kontrolowanym pojazdem w określonych przypadkach, co z jednej strony ma zapewnić skuteczność kontroli, z drugiej zaś – bezpieczeństwo, jeżeli pojazd został zatrzymany w „nagłym” trybie, tj. po pościgu lub ze względu na uzasadnione podejrzenie, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ze względu na stan techniczny lub zachowanie się kierującego.

W § 10 i 11 projektu uregulowano, powielając dotychczasowe przepisy (§ 9 i 10) dotyczące kontroli zapisów tachografu samochodowego dokonanych na wykresówkach, w przypadku tachografu analogowego, oraz zapisów w pamięciach tachografu cyfrowego oraz karty kierowcy.

W § 12 projektu uregulowano zagadnienie szczególnych warunków kontroli pojazdów zarejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. pojazdów rejestrowanych przez organy określonych służb. Przepis ten stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 131 ust. 1 pkt 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dodanym ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...). Zgodnie z art. 80a ust. 3 tej ustawy, w centralnej ewidencji pojazdów wyodrębnia się zbiór danych i informacji o tych pojazdach i umieszcza w bezpiecznym środowisku informatycznym. Faktem jest, że organy kontroli ruchu drogowego, w tym Policja, aktualnie nie mają bezpośredniego dostępu do tego zbioru. Stąd, w razie weryfikowania danych o takim pojeździe w centralnej ewidencji pojazdów, w odpowiedzi zwrotnej kontrolujący otrzyma komunikat, że pojazd w tejże ewidencji nie figuruje. Jediną zatem możliwością w warunkach kontroli drogowej jest zweryfikowanie danych o pojeździe oraz o zawarciu umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu na podstawie dokumentów dobrowolnie okazanych przez kierującego pojazdem.

Brak dostępu do wyodrębnionego zbioru nie tylko uniemożliwia szybką weryfikację danych o pojeździe i zawarciu umowy ubezpieczenia OC, lecz również dokonanie elektronicznego zatrzymania dowodu rejestracyjnego w przypadkach określonych w ustawie. Dlatego też, jeżeli taki przypadek został stwierdzony, w ramach szczególnych warunków kontroli pojazdów służb, policjant, o ile zweryfikował wymagane dane na podstawie okazanych dokumentów, musi poprzestać na wydaniu wiążącego polecenia, zabraniającego dalszego używania pojazdu, który zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, bądź zezwalającego na dalsze jego używanie przez okres do 7 dni, ustnie określając warunki tego używania, podobnie jak

w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu figurującego w centralnej ewidencji pojazdów. W razie zaistnienia takiego przypadku policjant sporządza notatkę urzędową, której kopię przesyła się niezwłocznie. Jeżeli były zastrzeżenia co do stanu pojazdu, uzasadniające warunkowe dopuszczenie do jego używania albo niedopuszczenie pojazdu do dalszego używania lub dopuszczenie do

W § 13–15 projektu, poprzez przywołanie (podobnie jak dotychczas) odpowiednich przepisów dotyczących wykonywania kontroli ruchu drogowego przez policjanta, reguluje się wykonywanie tej kontroli przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej oraz funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej.

Mając na względzie, że funkcjonariusze Straży Granicznej nie są uprawnieni do zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem dotychczasowe przepisy (§ 12 ust. 3) przewidują, jeżeli zachodzi taka konieczność, powiadomienie właściwej jednostki Policji. W praktyce zdarza się, że funkcjonariusze Straży Granicznej wykonują swoje zadania, w tym kontrolują ruch drogowy, w tym samym miejscu co inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Z tego też względu powiadomianie Policji, gdy zachodzi konieczność zatrzymania prawa jazdy, byłoby nieracjonalne. Dlatego też w § 14 ust. 3 projektu proponuje się uzupełnienie dotychczasowego przepisu o możliwość powiadomienia Inspekcji Transportu Drogowego. Jednakże ogranicza się to, zgodnie z zasadniczym zakresem uprawnień inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego do kontroli ruchu drogowego, do kierujących pojazdami użytkowymi.

Podobnie proponuje się w odniesieniu do wykonywania zadań przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej (§ 15 ust. 3 projektu), którzy nie są uprawnieni także do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych.

W § 16 i 17 projektu powielono dotychczasowe przepisy (§ 14 i 15) dotyczące wykonywania czynności kontrolnych przez strażników straży gminnych (miejskich), strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osoby działające w imieniu zarządcy drogi, szkolenia tej grupy kontrolujących oraz wydawania upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu.

W § 18 projektu zachowano dotychczasowe regulacje (§ 16) określające nakazany sposób zachowania się kontrolowanego uczestnika ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem kierującego pojazdem, który otrzymał sygnał do zatrzymania pojazdu.

W § 19 projektu zawarto przepisy przejściowe. Generalnie projektowane przepisy w zakresie szkolenia (w tym program szkolenia) i wydawania upoważnień do kontroli dla strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osób działających w imieniu zarządcy drogi są takie jak dotychczas obowiązujące. Dlatego też dla tej grupy kontrolujących szkolenia rozpoczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie rozporządzenia mogą być z powodzeniem prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów. Również mogą zachować swoją ważność upoważnienia do kontroli.

Z dniem 1 marca 2017 r. weszła w życie ustawa o Krajowej Administracji Skarbowej, w wyniku której dotychczasowa Służba Celna została zastąpiona Służbą Celno-Skarbową. Ta zmiana wymagała m.in. zmiany wzoru pieczęci stosowanych przez funkcjonariuszy tej służby podczas kontroli zapisów tachografów. Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lutego 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 436), które weszło w życie z dniem 1 marca 2017 r., wprowadzono nowy wzór pieczęci, odpowiadający aktualnej nazwie służby, jednakże zachowano ważność pieczęci wydanych na podstawie przepisów obowiązujących przed 1 marca 2017 r. do czasu ich wymiany, maksymalnie przez okres 3 lat, a więc do dnia 1 marca 2020 r. W ust. 4 proponuje się zachowanie ważności „starych” pieczęci wskazując konkretną datę, do której powinny zostać wymienione.

Rozporządzenie powinno wejść w życie z dniem wynikającym z ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią 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 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

<p><b>Nazwa projektu:</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kontroli ruchu drogowego</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:</b> Jarosław Zieliński – Sekretarz Stanu w MSWiA</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Insp. Leszek Jankowski, Naczelnik Wydziału Opiniodawczo-Analitycznego BRD w Komendzie Głównej Policji, tel.601-32-22, e-mail: leszek.jankowski@policja.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 20 marca 2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia wynika ze zmiany zakresu upoważnienia zawartego w art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, oraz potrzeby jego dostosowania do nowych przepisów wprowadzonych ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...), która wdraża dyrektywę 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.).

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt przewiduje zachowanie większości dotychczasowych regulacji oraz wdrożenie nowych, wynikających z poszerzenia zakresu zawartego w art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym upoważnienia do wydania rozporządzenia o szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz o określenie szczegółowych warunków udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego, jak również wzorów dokumentów stosowanych przy wykonywaniu kontroli drogowej. Projekt dostosowuje dotychczasowe regulacje w zakresie drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych do regulacji wprowadzanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym, tak by uniknąć powielania przepisów w ustawie i akcie podstawowym.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie sprawdzano.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja	Ok. 60 tys. policjantów służby prewencyjnej, mających prawo dokonania uprawnionych m.in. do wstępnej kontroli	KGP	Stosowanie dotychczasowych oraz nowych przepisów dotyczących wykonywania kontroli drogowej, w tym drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych oraz zabezpieczenia ładunku.
Inspekcja Transportu Drogowego	Ok. 700 inspektorów uprawnionych do kontroli stanu technicznego pojazdów, zwłaszcza	ITD	jw.

	pojazdów użytkowych		
Straż Graniczna			jw.
Służba Celno-Skarbowa	Ok. 10 000 funkcjonariuszy	Minister Rozwoju i Finansów	jw.
Straże gminne (miejskie)		MSWiA	jw.
Straże Leśne i Straż Parku		MŚ	jw.
Osoby działające w imieniu zarządcy drogi	Brak możliwości określenia liczebności tej grupy uprawnionych do kontroli ruchu drogowego		jw.
Uczestnicy ruchu drogowego	Nie da się określić		

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz.U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), zostanie udostępniony w portalu GOV.PL na stronie podmiotowej Ministra Spraw wewnętrznych i Administracji oraz na stronie Rządowego Centrum Legislacji serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt zostanie skierowany do konsultacji wewnątrzresortowych oraz międzyresortowych.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2016 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Wydatki ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo ogółem</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	Finansowanie zadań ustawowych Policji odbywa się ze środków budżetu państwa, część 42 (sprawy wewnętrzne).											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana regulacja nie będzie wywierać dodatkowego wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Projekt stanowi kontynuację regulacji zawartych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego, a stosowanie nowych przepisów nie wymaga nowych, dodatkowych nakładów. Należy zwrócić uwagę, że wpływ regulacji na sektor finansów publicznych w zakresie dotyczącym:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) wymiany pieczęci potwierdzającej dokonanie kontroli tachografu przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej – został wykazany w OSR do projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego, w którym uwzględniono utworzenie Służby Celno-Skarbowej, w miejsce dotychczasowej Służby Celnej; rozporządzenie zostało wydane w dniu 24 lutego 2017 r. (Dz. U. poz. 436) i weszło w życie z dniem 1 marca 2017 r.;</li> <li>2) wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE – został wykazany w OSR do projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego, w którym zawarto regulacje wdrażające tę dyrektywę na poziomie aktu podstawowego; rozporządzenie zostało wydane w dniu 11 maja 2018 r. (Dz. U. poz. 948) i weszło w życie z dniem 20 maja 2018 r.</li> </ol>
--	---

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-						
Niemierzalne		-						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Nie przewiduje się wpływu projektowanej regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także na osoby niepełnosprawne i osoby starsze, obywateli i gospodarstwa domowe.</p>
--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: brak.		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Nie przewiduje się wpływu projektowanej regulacji na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na ww. obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wykonanie projektowanej regulacji nastąpi z dniem jej wejścia w życie.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Ze względu na charakter wprowadzanej regulacji nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników ewaluacji.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY**<sup>1)</sup>

z dnia

**w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy**<sup>2)</sup>

Na podstawie art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690 i 730) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa system oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących:

- 1) czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;
- 2) stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.

§ 2. 1. System oceny ryzyka w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców tworzą:

- 1) wykaz podmiotów dokonujących naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, zawarty w centralnej ewidencji naruszeń, o której mowa w art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 2) wykaz grup naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, z późn.

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2018 r. poz. 101 i 176).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EEG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2009, str. 39, Dz. Urz. UE L 29 z 31.01.2009, str. 45 i Dz. Urz. UE L 256 z 29.09.2009, str. 38 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

zm.<sup>3)</sup>) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1) określony w załączniku do niniejszego rozporządzenia;

- 3) sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców;
- 4) wykaz podmiotów o wysokim współczynniku ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców.

2. System oceny ryzyka w zakresie występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> tworzą:

- 1) wykaz podmiotów dokonujących naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, zawarty w centralnej ewidencji naruszeń, o której mowa w art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 2) wykaz kategorii usterek określony w załącznikach 1a lub 1b do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z późn. zm.<sup>4)</sup>);
- 3) sposób obliczania ogólnej oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>;
- 4) sposób obliczania oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> w skali roku;

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. L 48 z 23.02.2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str.1, Dz. Urz. UE L 293 z 09.10.2014, str.60 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83.

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. poz. 153, 1518 i 1836, z 2012 r. poz. 247, z 2013 r. poz. 730, z 2015 r. poz. 2357, z 2016 r. poz. 834, z 2017 r. poz. 436 i 2076 oraz z 2018 r. poz. 948.

5) wykaz podmiotów o wysokim stopniu ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.

§ 3. 1. Ustalenie ryzyka występowania naruszeń z zakresu czasu prowadzenia pojazdów, obowiązujących przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów następuje na podstawie wyników kontroli drogowych, które przeprowadzone są przez uprawnione do tego podmioty, o których mowa w art. 89 ust.1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

2. Określenie współczynnika ryzyka występowania naruszeń, o których mowa w ust. 1, oblicza się według wzoru:

$$wr = \frac{(n_1 \times w_1) + (n_2 \times w_2) + (n_3 \times w_3)}{m}$$

gdzie:

wr - współczynnik ryzyka

n<sub>1</sub> - łączna liczba NMW

n<sub>2</sub> - łączna liczba PN

n<sub>3</sub> - łączna liczba BPN

w<sub>1</sub> - wartość punktowa dla NMW wynosi 1

w<sub>2</sub> - wartość punktowa dla PN wynosi 3

w<sub>3</sub> - wartość punktowa dla BPN wynosi 5

m - liczba kontroli danego podmiotu w roku

NMW - naruszenie mniejszej wagi

PN - poważne naruszenie

BPN - bardzo poważne naruszenie.

§ 4. 1. Przy ustalaniu oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> uwzględnia się:

- 1) liczbę badań technicznych pojazdów oraz liczbę drogowych kontroli stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, przeprowadzonych w ciągu 36 miesięcy przed obliczaniem ogólnej oceny ryzyka w odniesieniu do podmiotu wykonującego przewóz;
- 2) liczbę stwierdzonych usterek i współczynnik ich wagi;
- 3) współczynnik czasu.

2. Współczynnik wagi usterek dla:

- 1) usterki niebezpiecznej (DD) wynosi 40;

2) usterki poważnej (MaD) wynosi 10;

3) usterki drobnej (MiD) wynosi 1.

3. Współczynnik czasu dla usterek stwierdzonych podczas kontroli przeprowadzonych:

1) w okresie 12 miesięcy przed ustaleniem współczynnika ryzyka wynosi 3;

2) w okresie od 13 do 24 miesięcy przed ustaleniem współczynnika ryzyka wynosi 2;

3) w okresie od 25 do 36 miesięcy przed ustaleniem współczynnika ryzyka wynosi 1.

4. Określenie ogólnej oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4 oblicza się według wzoru:

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

gdzie:

RR - ogólna ocena ryzyka:

< 30% - niski stopień ryzyka

30% - 80% - średni stopień ryzyka

> 80% - wysoki stopień ryzyka

# - liczba

D<sub>Y</sub> - całkowita liczba usterek, stwierdzonych odpowiednio w okresach, o których mowa w ust. 3 i współczynnik ich wagi obliczana osobno dla każdego okresu według wzoru: (#DDx40)+(#MaDx10)+(#MiDx1)

C<sub>Y</sub> - całkowita liczba badań technicznych pojazdów oraz drogowych kontroli stanu technicznego pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4, przeprowadzonych odpowiednio w okresach, o których mowa w ust. 3.

§ 5. 1. Określenie oceny ryzyka w skali roku oblicza się według wzoru:

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

gdzie:

AR - stopień ryzyka w skali roku

# - liczba

C - całkowita liczba badań technicznych pojazdów oraz drogowych kontroli stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, przeprowadzonych w ocenianym roku.

2. Ocenę ryzyka w skali roku wykorzystuje się do oceny zmian zachodzących w podmiocie w każdym roku.

§ 6. 1. Na podstawie analizy stwierdzonych naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów w danym roku kalendarzowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego, do dnia 31 marca roku następnego, określi wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania tych naruszeń.

2. Wykaz, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4, ustala się na podstawie wyników kontroli drogowych podmiotów wykonujących przewóz drogowy, przeprowadzonych w roku kalendarzowym, dla którego został określony współczynnik, o którym mowa w ust. 1.

§ 7. Na podstawie analizy ogólnej oceny ryzyka naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> w danym roku kalendarzowy, Główny Inspektor Transportu Drogowego, do dnia 31 marca roku następnego, określa podmioty o wysokim stopniu ryzyka występowania tych naruszeń i ujmuje je w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 5.

§ 8. 1. Na podstawie wykazu, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4 oraz wykazu, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 5, Główny Inspektor Transportu Drogowego:

- 1) oblicza średnią wartość występowania naruszeń dla każdego podmiot ujętego w wykazie;
- 2) określa łączną wartość wysokiego współczynnika ryzyka dla występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązujących przerw i czasu odpoczynku kierowców oraz stosowania tachografów i stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>;
- 3) określa podmioty, których łączna wartość współczynnika ryzyka jest wysoka.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 3, podlegają kontroli zgodnie z przepisami rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646, 1479, 1629, 1633 i 2212) w roku następującym po roku, dla którego ich łączna wartość współczynnika ryzyka została określona jako wysoka.

§ 9. 1. W roku 2019 kontroli podlegają podmioty ujęte w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 4.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego po raz pierwszy określa podmioty o wysokim stopniu ryzyka występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> i ujmuje je w wykazie, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 5, w roku 2020.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>5)</sup>

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**W porozumieniu:**

**MINISTER SPRAW  
WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

**MINISTER FINANSÓW**

---

<sup>5)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. poz. 462), które utraciło moc z dniem 4 września 2019 r. zgodnie z art. 70 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (poz. 1480).

**Załącznik  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)**

**WYKAZ NARUSZEŃ Z ZAKRESU CZASU PROWADZENIA POJAZDU,  
OBOWIĄZKOWYCH PRZERW I CZASU ODPOCZYNKU KIEROWCÓW  
ORAZ STOSOWANIA TACHOGRAFÓW**

1. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006						
Nr	Podstawa prawna	Rodzaj naruszenia	Poziom przewinienia (*)			
			NN	BPN	PN	NMW
<b>A</b>	<b>Załoga</b>					
A1	Art. 5 ust. 1	Nieprzestrzeganie minimalnego wieku konduktorów			X	
<b>B</b>	<b>Okresy prowadzenia pojazdu</b>					
B1	Art. 6 ust. 1	Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego przedłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone	9h < ... < 10h			X
B2			10h ≤ ... < 11h			X
B3			11h ≤ ...		X	
B4		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 9 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godz.	13h30 ≤ ... i brak przerwy/odpoczynku	X		
B5		Przekroczenie przedłużonego	10h < ... < 11h			X
B6		dziennego czasu prowadzenia	11h ≤ ... < 12h			X

B7		pojazdu powyżej 10 godz., jeżeli jego wydłużenie jest dozwolone	$12h \leq \dots$		X		
B8		Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu wynoszącego 10 godz. o 50 % lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwających co najmniej 4,5 godz.	$15h \leq \dots$ i brak przerwy/odpoczynku	X			
B9	Art. 6 ust. 2	Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu	$56h < \dots < 60h$				X
B10			$60h \leq \dots < 65h$			X	
B11			$65h \leq \dots < 70h$		X		
B12		Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25 % lub więcej	$70h \leq \dots$	X			
B13	Art. 6 ust. 3	Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni	$90h < \dots < 100h$				X
B14			$100h \leq \dots < 105h$			X	
B15			$105h \leq \dots < 112h30$		X		
B16		Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25 % lub więcej	$112h30 \leq \dots$	X			
<b>C</b>	<b>Przerwy</b>						
C1	Art. 7	Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu wynoszącego 4,5 godz. przed zrobieniem	$4h30 < \dots < 5h$				X
C2			$5h \leq \dots < 6h$			X	
C3			$6h \leq \dots$		X		

		sobie przerwy				
<b>D</b>	<b>Okresy odpoczynku</b>					
D1	Art. 8 ust. 2	Niespełnienie wymogu 11 godz. dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	$10h \leq \dots < 11h$			X
D2			$8h30 \leq \dots < 10h$		X	
D3			$\dots < 8h30$	X		
D4		Niespełnienie wymogu 9 godz. skróconego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie jest dozwolone	$8h \leq \dots < 9h$			X
D5			$7h \leq \dots < 8h$		X	
D6			$\dots < 7h$	X		
D7		Niespełnienie wymogu 3 godz. + 9 godz. dzielonego dziennego okresu odpoczynku	$3h + [8h \leq \dots < 9h]$			X
D8			$3h + [7h \leq \dots < 8h]$		X	
D9			$3h + [\dots < 7h]$	X		
D10	Art. 8 ust. 5	Niespełnienie wymogu 9 godz. dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej	$8h \leq \dots < 9h$			X
D11			$7h \leq \dots < 8h$		X	
D12			$\dots < 7h$	X		
D13	Art. 8 ust. 6	Niespełnienie wymogu 24 godz. skróconego tygodniowego okresu odpoczynku	$22h \leq \dots < 24h$			X
D14			$20h \leq \dots < 22h$		X	
D15			$\dots < 20h$	X		
D16		Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone	$42h \leq \dots < 45h$			X
D17			$36h \leq \dots < 42h$		X	
D18			$\dots < 36h$	X		
D19	Art. 8 ust. 6	Przekroczenie 6 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych po uprzednim tygodniowym	$\dots < 3h$			X
D20			$3h \leq \dots < 12h$		X	
D21			$12h \leq \dots$	X		

		okresie odpoczynku					
<b>E</b>	<b>Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych</b>						
E1		Przekroczenie 12 kolejnych okresów dwudziestoczterogodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku	$\dots < 3h$				X
E2			$3h \leq \dots < 12h$			X	
E3	Art. 8 ust. 6a			$12h \leq \dots$		X	
E4	Art. 8 ust. 6a	Tygodniowy okres odpoczynku po 12 kolejnych okresach dwudziestoczterogodzinnych	$65h < \dots \leq 67h$			X	
E5	lit. b) pkt (ii)			$\dots \leq 65h$		X	
E6		Okres prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 6.00 przekraczający 3 godziny przed przerwą, jeżeli pojazd nie obsługuje kilku kierowców	$3h < \dots < 4,5h$			X	
E7	Art. 8 ust. 6a lit. d)			$4,5h \leq \dots$		X	
<b>F</b>	<b>Organizacja pracy</b>						
F1	Art. 10 ust. 1	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy			X		
F2	Art. 10 ust. 2	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy w celu przestrzegania przepisów prawa			X		

(\*)

NN - najpoważniejsze naruszenie

BPN - bardzo poważne naruszenie

PN - poważne naruszenie

NMW - naruszenie mniejszej wagi.

<b>2. Grupy naruszeń przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (tachograf)</b>						
<b>Nr</b>	<b>Podstawa prawna</b>	<b>Rodzaj naruszenia</b>	<b>Poziom przewinienia (*)</b>			
			<b>NN</b>	<b>BPN</b>	<b>PN</b>	<b>NMW</b>
<b>G</b>	<b>Instalacja tachografu</b>					
G1	Art. 3 ust. 1 i art. 22 ust. 2	Instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu (np.: brak tachografu zainstalowanego przez instalatorów, warsztaty lub producentów pojazdów zatwierdzonych przez właściwe organy państw członkowskich; korzystanie z tachografu bez niezbędnych plomb założonych lub wymienionych przez zatwierdzonego instalatora, zatwierdzonego warsztat lub zatwierdzonego producenta pojazdów lub używanie tachografu bez tabliczki kalibracyjnej)	X			
<b>H</b>	<b>Użytkowanie tachografu, karty kierowcy lub wykresówki</b>					
H1	Art. 23 ust. 1	Użytkowanie tachografu, który nie został poddany przeglądowi przez zatwierdzone warsztat		X		
H2		Posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej własnej karty kierowcy lub posługiwanie się nimi		X		
H3	Art. 27	Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X			
H4		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X			

H5		Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy)	X			
H6	Art. 32 ust. 1	Niepoprawne działanie tachografu (np.: tachograf nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany)		X		
H7	Art. 32 ust. 1 i art. 33 ust. 1	Niewłaściwe użytkowanie tachografu (np.: niewłaściwe stosowanie w sposób świadomy, dobrowolny lub pod przymusem, brak instrukcji dotyczących właściwego użytkowania itd.)		X		
H8		Korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy tachografu	X			
H9	Art. 32 ust. 3	Falszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i wczytanych z tachografu lub karty kierowcy	X			
H10	Art. 33 ust. 2	Nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych		X		
H11		Dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej rok		X		
H12		Niepoprawne stosowanie wykresówek/karty kierowcy		X		
H13	Art. 34 ust. 1	Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy mające wpływ na rejestrację odpowiednich danych		X		
H14		Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest		X		

		przeznaczona, wraz z utratą danych				
H15	Art. 34 ust. 2	Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy z nieczytelnymi danymi		X		
H16	Art. 34 ust. 3	Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach		X		
H17	Art. 34 ust. 4	Stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa)			X	
H18	Art. 34 ust. 5	Niepoprawne stosowanie przełączników		X		
<b>I</b>	<b>Przedstawianie informacji</b>					
I1	Art. 36	Odmowa poddania się kontroli		X		
I2	Art. 36	Brak możliwości okazania zapisów z bieżącego dnia oraz z poprzednich 28 dni		X		
I3		Brak możliwości okazania zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X		
I4	Art. 36	Niemożliwość okazania zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni		X		
I5	Art. 36	Brak możliwości okazania karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę		X		
<b>J</b>	<b>Wadliwe działanie</b>					
J1	Art. 37 ust. 1 i art. 22 ust. 1	Niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego instalatora lub warsztat		X		
J2	Art. 37 ust. 2	Niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa wadliwie		X		

(\*)

NN - najpoważniejsze naruszenie

BPN - bardzo poważne naruszenie

PN - poważne naruszenie

NMW - naruszenie mniejszej wagi.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.) i ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego załącznika I w związku z art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE, zwanej dalej „dyrektywą 2014/47/UE”, dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającą dyrektywę Rady 88/599/EWG, zwanej dalej „dyrektywą 2006/22/WE”, oraz zapewnienie zgodności polskiego porządku prawnego z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE.

Projektowane rozporządzenie określa sposób dokonywania oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, a także stosowania tachografów oraz naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.

Dotychczas na mocy dyrektywy 2006/22/WE przepisy rozporządzenia określały wyłączenie system oceny ryzyka w zakresie czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, a także stosowania tachografów. W związku z tym, że zgodnie z art. 6 dyrektywy 2014/47/UE informacje dotyczące liczby i wagi usterek wykrytych w pojazdach użytkowanych przez poszczególnych przedsiębiorców powinny zostać wprowadzone do systemu oceny ryzyka ustanowionego na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE, konieczne jest uzupełnienie dotychczasowych przepisów w zakresie oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, o kwestie oceny ryzyka naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>. Ponadto, w związku z przepisami ww. rozporządzenia 2016/403, niezbędna była zmiana dotychczasowego załącznika do rozporządzenia.

Biorąc pod uwagę zmianę delegacji ustawowej do wydania przedmiotowego rozporządzenia w ustawie z dnia...o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. ...) konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia w przedmiotowym zakresie.

System oceny ryzyka przedsiębiorców będzie wykorzystywany do częstszego i ściślejszego kontrolowania podmiotów o wysokim stopniu ryzyka. Kontrole podmiotów o wysokim stopniu ryzyka wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynią się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), w związku z tym nie podlegają notyfikacji.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą skierowania projektu rozporządzenia do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, przedmiotowy projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w pkt 7 OSR.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury <b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Aldona Wieczorek, Zastępca Dyrektora, tel. 22 630 12 40, e-mail: <a href="mailto:aldona.wieczorek@mi.gov.pl">aldona.wieczorek@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 20.03.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b></p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wdrożenie załącznika I w związku z art. 6 dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2014/47/UE”.

Wdrożenie do polskiego porządku prawnego załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonywania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2006/22/WE”, oraz zapewnienie zgodność polskiego porządku prawnego z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L 74 19.03.2016, str.8), zwanym dalej „rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403”.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE kontrole drogowe powinny być wspomagane stosowaniem systemu oceny ryzyka. Realizacja ww. obowiązku wiąże się z koniecznością wydania rozporządzenia w tym zakresie. Przedmiotowy projekt rozporządzenia określa sposób dokonywania oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.

Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 państwa członkowskie zostały zobowiązane do wdrożenia przepisów prawa w dziedzinie objętej przedmiotowym aktem prawnym, w tym do zaimplementowania zmian wprowadzonych do załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE.

Realizacja powyższego obowiązku wiąże się z potrzebą wydania rozporządzenia na podstawie zmienionej delegacji ustawowej w ustawie z dnia...o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. ....), co jest jedynym możliwym narzędziem interwencji.

Projektowane przepisy zwiększą efektywność egzekwowania przepisów socjalnych, przepisów dotyczących stosowania tachografów w transporcie drogowym oraz utrzymania pojazdów we właściwym stanie technicznym, poprzez fakt, iż do kontroli będą w pierwszej kolejności typowani przedsiębiorcy transportowi o wysokim stopniu ryzyka, stanowiący szczególnie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Częstsze kontrole podmiotów o wysokim stopniu ryzyka wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynią się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. Ponadto, projektowane przepisy w związku zapewnieniem dokładniejszych i częstszych kontroli przedsiębiorców transportowych o wysokim stopniu ryzyka, przyczynią się do zwiększenia przestrzegania zasad uczciwej konkurencji. Korzyści płynące dla przedsiębiorców transportowych przestrzegających przepisów wiążą się z tym, iż w mniejszym stopniu narażani są na kontrole, których częstotliwość będzie wzrastać wraz z wysokością stopnia ryzyka przypisanego do konkretnie określonego przewoźnika drogowego.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?



<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie wpłynie na sektor finansów publicznych.

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zwiększenie częstotliwości kontroli przewoźników drogowych o wysokim profilu ryzyka przyczyni się do podniesienia efektywności nadzoru na rynku transportu drogowego w Polsce, jak również pozwoli ograniczyć nieuczciwą konkurencję.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zwiększenie częstotliwości kontroli przewoźników drogowych o wysokim profilu ryzyka przyczyni się do podniesienia efektywności nadzoru na rynku transportu drogowego w Polsce, jak również pozwoli ograniczyć nieuczciwą konkurencję.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
--	--

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

### 9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy. Nie jest przewidywany wzrost zatrudnienia, zaś realizacja zadań wynikających z projektu odbędzie się w ramach posiadanych zasobów kadrowych.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: zwiększenie bezpieczeństwa	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu	Częstsze kontrole podmiotów o wysokim stopniu ryzyka wpłyną na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz przyczynią się do utrzymania pojazdów w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania.
------------------	---

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post projektowanego rozporządzenia.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)



KPRM



000572496

Warszawa, 15 kwietnia 2019 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.829.2018 / bc/ 26

dot.: RM-10-39-19 z 11.04.2019 r.

SECRETARIA  
17  
11.04.2019  
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Pan Jacek Sasin  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia**

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury