



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-0610-115-21

**Druk nr 1608**  
Warszawa, 24 września 2021 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

## **- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym.**

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem,*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720 i 1641) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 64d ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia. W przypadku niewydania zezwolenia zwraca się wniesioną opłatę.”;

2) w art. 66:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Pojazdy kategorii M<sub>2</sub> oraz M<sub>3</sub> powinny być wyposażone w homologowany ogranicznik prędkości ograniczający maksymalną prędkość tych pojazdów do 100 km/h, pojazdy kategorii N<sub>2</sub> oraz N<sub>3</sub> powinny być wyposażone w homologowany ogranicznik prędkości ograniczający maksymalną prędkość tych pojazdów do 90 km/h. Ogranicznik prędkości powinien być montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną.”,

b) w ust. 1b w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:

„6) kategorii N<sub>3</sub> oraz M<sub>3</sub> o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 1988 r.;

7) kategorii N<sub>2</sub>, M<sub>2</sub> oraz M<sub>3</sub> o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 października 2001 r.”;

3) w art. 67:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może, w drodze decyzji administracyjnej, w indywidualnym uzasadnionym przypadku, zezwolić na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, mając na uwadze:

1) konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdu oraz bezpieczeństwa pieszych;

- 2) zapewnienie możliwie najmniejszego negatywnego wpływu pojazdu na środowisko i infrastrukturę drogową;
  - 3) przeznaczenie pojazdu oraz sposób jego wykorzystania.”,
- b) dodaje się ust. 3–11 w brzmieniu:

„3. Zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, jest wydawane na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, po uiszczeniu opłaty. Maksymalna wysokość opłaty nie może przekroczyć 600 zł.

4. Wniosek o wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, powinien zawierać następujące informacje:

- 1) dane pojazdu:
  - a) rodzaj, markę, typ, model,
  - b) numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy;
- 2) dane dotyczące właściciela lub posiadacza pojazdu;
- 3) zakres wnioskowanego odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd;
- 4) uzasadnienie wniosku;
- 5) nazwę i adres organu, który będzie dokonywał rejestracji pojazdu.

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

- 1) dowód własności pojazdu lub dokument potwierdzający powierzenie pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 5;
- 2) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wskazujące, których warunków technicznych pojazd nie spełnia – jeżeli jest wymagane;
- 3) świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu – jeżeli są wymagane;
- 4) sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu w przypadku pojazdu, o którym mowa w art. 70zn ust. 2 – jeżeli jest wymagane;
- 5) dokument sporządzony przez jednostkę uprawnioną wskazujący warunki lub wymagania techniczne obowiązujące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a niespełnione przez pojazd objęty dopuszczeniem jednostkowym udzielonym

na dany pojazd przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku pojazdu objętego procedurą uznania dopuszczenia jednostkowego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – jeżeli jest wymagany;

- 6) oświadczenie producenta pojazdu, opinię jednostki uprawnionej albo opinię rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a, dotyczące danych technicznych pojazdu w zakresie objętym wnioskiem, o którym mowa w ust. 3 – jeżeli jest wymagane;
- 7) dowód rejestracyjny kraju poprzedniej rejestracji pojazdu – jeżeli jest wymagany;
- 8) dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3;
- 9) wyraźne zdjęcia pojazdu przedstawiające: całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu, numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy, umieszczony w sposób trwały na nadwoziu, ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym, tabliczkę znamionową pojazdu, umiejscowienie kolumny kierowniczej – o ile dotyczy.

6. Zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, w przypadku pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 2a i 4, jest wydawane na wniosek, o którym mowa w ust. 3, który powinien być złożony za pośrednictwem odpowiednio Ministra Obrony Narodowej albo ministra właściwego do spraw zagranicznych i zawierać następujące informacje:

- 1) dane pojazdu:
  - a) rodzaj, markę, typ, model,
  - b) numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy;
- 2) dane dotyczące właściciela lub posiadacza pojazdu oraz okres jego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) zakres wnioskowanego odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd.

7. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 2a i 4, przepisu ust. 3 i 5 nie stosuje się.

8. Właściciel lub posiadacz pojazdu w przypadku uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, w przypadku pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 2a i 4, przekazuje

zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, za pośrednictwem odpowiednio Ministra Obrony Narodowej albo ministra właściwego do spraw zagranicznych, w terminie 30 dni od dnia wydania tego zezwolenia.

9. Zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w art. 64.

10. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, mając na uwadze ponoszone koszty związane z jego wydaniem oraz usprawnienie procedur w tym zakresie.”;

- 4) w art. 80a w ust. 2 w pkt 3 w lit. c kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:  
„d) wydano zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd.”;
- 5) w art. 80b:  
a) w ust. 1 w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24 w brzmieniu:  
„24) o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd.”,  
b) w ust. 2 wyrazy „20–23” zastępuje się wyrazami „20–24”;
- 6) w art. 80ba:  
a) w ust. 1 w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:  
„10) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 24, oraz w przypadku wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, dla pojazdu niezarejestrowanego – także w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 13.”,  
b) w ust. 1a wyrazy „20–23” zastępuje się wyrazami „20–24”;
- 7) w art. 81b:

- a) w ust. 1 wyrazy „posiadacz pojazdu, pojazdu wolnobieżnego” zastępuje się wyrazami „posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego”,
- b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 2b i 3.”.

**Art. 2.** 1. Do spraw dotyczących zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Wydane przez ministra właściwego do spraw transportu przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy decyzje w sprawach zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, zachowują ważność.

**Art. 3.** Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym komunikacie.

**Art. 4.** 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane dotyczące wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, zgromadzone od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 3.

2. Przekazywanie danych, o których mowa w ust. 1, rozpocznie się od dnia 31 stycznia 2022 r.

**Art. 5.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 3, i nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów.

**Art. 6.** Do wniosków o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 64d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, złożonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przepis art. 64d ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 7.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 4–6, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 3.

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewiduje zmianę art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.).

Obowiązujące przepisy ustawy określają obowiązek wyposażenia – autobusu, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 tony, w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający ich prędkość odpowiednio do 100 km/h i 90 km/h.

Obowiązek wyposażenia określonych kategorii pojazdów w ogranicznik prędkości wynika z przepisów homologacyjnych, tj. dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57 z 02.03.1992, str. 27) oraz zmiany do niej, tj. dyrektywy 2002/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. zmieniającej dyrektywę Rady 92/6/EWG w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 327 z 04.12.2002, str.8; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 179). Regulacje te zostały implementowane do polskich przepisów w drodze zmian do ustawy – Prawo o ruchu drogowym na mocy:

- ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. 1825) – art. 1 pkt 3 oraz art. 3 tej ustawy,
- ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. poz. 884) – art. 1 pkt 5 oraz art. 3 tej ustawy.

Przepisy te wskazują w odniesieniu do jakich rodzajów pojazdów stosuje się wymóg wyposażenia w ogranicznik prędkości, jak również określają terminy dotyczące dostosowania się do tego wymogu oraz wyłączenia z obowiązku wyposażania pojazdów w ogranicznik prędkości, odnosząc się do daty ich zarejestrowania. Należy zatem zauważyć, że przepis wyłączający z obowiązku stosowania wymagań dotyczących

ograniczników prędkości w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r. oraz przed dniem 1 października 2001 r. nie jest nowym przepisem, ale wynika z ww. nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym w latach 2002 i 2004. W 2005 r. przy ogłaszaniu tekstu jednolitego ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. poz. 908) przepisy zawierające te daty trafiły do preambuły, ale nie pojawiły się już przy ogłaszaniu kolejnych tekstów jednolitych tej ustawy. W konsekwencji tego przepisy wprowadzające stałe wyłączenia dla pojazdów, które nie muszą być wyposażone w homologowany ogranicznik prędkości, znajdują się jedynie w preambule z 2005 r., co powoduje niejasności interpretacyjne, a regulacje te są niezrozumiałe dla właścicieli/posiadaczy pojazdów, diagnostów przeprowadzających badania techniczne czy też organów kontroli ruchu drogowego. Przeniesienie wyłączeń do ustawy – Prawo o ruchu drogowym w jedno miejsce ułatwi stosowanie tych przepisów.

Ograniczniki prędkości w starszych modelach pojazdów były oddzielnymi podzespołami czy też zespołami (przedmioty wyposażenia lub części) montowanymi na silniku. Podniesienie kabiny kierowcy umożliwiało ich zobaczenie. W miarę postępującej elektronizacji osprzętu silnikowego i samego pojazdu ograniczniki prędkości przeobraziły się z oddzielnych komponentów w oprogramowanie centralnego modułu czasowego pojazdu (tzw. komputera pokładowego), które jest aktywowane przez komputer diagnostyczny producenta pojazdu stanowiący wyposażenie każdej autoryzowanej stacji obsługi (ASO). Producent wyposaża każdy wyprodukowany pojazd w naklejkę – „stiker”, która potwierdza wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości i prędkość jazdy, na którą jest on ustawiony. W „pamięci” centralnego modułu czasowego pozostaje kod urządzenia diagnostycznego, które dokonało ostatniego (aktualnego) ustawienia maksymalnej prędkości jazdy. Obowiązywały w tym zakresie: ww. dyrektywa Rady 92/6/EWG oraz zmiana do niej – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/85/WE. Równocześnie w procedurze homologacji typu pojazdu weryfikuje się wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości. W tym zakresie na dzień wejścia Polski do Unii Europejskiej obowiązywały dyrektywa Rady 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. *odnosząca się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych* (Dz. Urz. WE L 129, z 14.05.1992 r. str. 154, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 384)

oraz zmiana do niej – dyrektywa 2004/11/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 92/24/EWG odnoszącą się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2004 str. 19; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 8). Aktualnie wymagania w tym zakresie weryfikuje się na zgodność z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady WE nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009 r, str. 1) oraz regulaminem EKG ONZ nr 89.

Odnosząc się do wprowadzenia w art. 66 ust. 1a kategorii pojazdów, które powinny być wyposażone w homologowany ogranicznik prędkości, należy zauważyć, że w związku z wejściem Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. przy implementacji unijnych dyrektyw homologacyjnych przyjęto, iż pojazd kategorii homologacyjnej M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> to pojazd o rodzaju autobus, a pojazd kategorii homologacyjnej N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> to pojazd o rodzaju samochód ciężarowy. Podobnie przyjęto we wprowadzonych w latach 2002–2004 przepisach dotyczących ograniczników prędkości, odnosząc obowiązek wyposażania w ograniczniki prędkości do autobusów i samochodów ciężarowych. Natomiast kategorie homologacyjne N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> w rozumieniu regulacji Unii Europejskiej obejmują pojazdy o rodzaju samochód ciężarowy i samochód specjalny, z kolei kategorie homologacyjne M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> obejmują pojazdy o rodzaju autobus i samochód specjalny.

Zaproponowana w projekcie zmiana ma na celu dostosowanie do terminologii stosowanej w przepisach Unii Europejskiej i zapewnienie spójności z przepisami homologacyjnymi, które w procedurze homologacji typu pojazdu posługują się kategoriami homologacyjnymi.

Projekt ustawy wprowadza zmiany do ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez przekazanie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w zakresie wydawania, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na indywidualne odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd. W art. 67 dodano nowe ustępy, aby w sposób jasny

i przejrzysty określić zasady postępowania w sprawach o zezwolenie na odstępstwo przez:

- określenie dla wnioskodawcy (właściciela/posiadacza pojazdu) wymaganych we wniosku informacji dotyczących m.in. danych pojazdu czy też przedstawienia uzasadnienia,
- wskazanie wykazu dokumentów wymaganych do rozpatrzenia sprawy, w tym obowiązek dołączania na etapie składania wniosku dowodu uiszczenia opłaty.

Projekt odnosi się również do pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 2a i 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a więc należących do przedstawicielstw dyplomatycznych, konsularnych, sił zbrojnych państw obcych. Mając na względzie zobowiązania międzynarodowe wynikające z zawartych umów, w tym zasadę wzajemności, a także dotychczasową praktykę wydawania zezwoleń na odstępstwo w przypadku tego rodzaju pojazdów, wprowadzono zwolnienie z ponoszenia opłat za wydanie zezwolenia na odstępstwo wobec członków przedstawicielstw dyplomatycznych, konsularnych czy też sił zbrojnych. Ponadto zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych będą udzielane na wniosek składany za pośrednictwem Ministra Obrony Narodowej albo ministra właściwego do spraw zagranicznych, bez konieczności składania dokumentów wymaganych w procedurze odstępstw. Dodatkowo, w terminie 30 dni od dnia wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, właściciel lub posiadacz pojazdu w przypadku uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, przekazuje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu do Dyrektora TDT. W projekcie określono również zakres danych niezbędnych do wskazania we wniosku o udzielenie zezwolenia na odstępstwo.

W projekcie ustawy została wprowadzona nowa delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wysokości opłat za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, które będą stanowiły przychód TDT.

Rozwiązania przyjęte w projekcie (w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit. d, art. 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a) umożliwiają przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji pojazdów danych o odstępstwach od warunków technicznych. Zmiana ta obejmuje m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz

rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania. Przedmiotowa zmiana nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generowała skutków finansowych dla budżetu państwa. Zmiana zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Przyczyną wprowadzenia zmiany brzmienia art. 67 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i przekazania Dyrektorowi TDT zadań z zakresu wydawania zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych jest bardzo duża liczba wniosków dotyczących odstępstw od warunków technicznych pojazdów wpływających do resortu (średnio 1400 rocznie), która w przypadku pozostawienia zadania we właściwości ministra właściwego do spraw transportu wymuszałaby stworzenie nowych stanowisk pracy w resorcie do obsługi obywateli w tym zakresie. Wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów pozyskania nowych etatów, stworzenia stanowisk pracy i zapewnienia wynagrodzenia dla pracowników.

Dodatkowo w dniu 1 stycznia 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. *o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1579, z późn. zm.), która w art. 4 dokonała zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Nowe przepisy wprowadziły kary pieniężne dla właściciela pojazdu niebędącego nowym pojazdem z powodu niezarejestrowania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Opublikowana w dniu 1 lipca 2021 r. ustawa z dnia 24 czerwca 2021 r. *o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1192) na czas epidemii ogłoszonej z powodu COVID-19 wydłuża ten termin do 60 dni.

Około 800 spraw rocznie jest powiązanych z obowiązkiem uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych (pojazdy nienormatywne). Aktualnie średni czas uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych wynosi około 3 miesiące. Kary pieniężne (od 200 zł do 1000 zł) są nakładane przez starostę w sytuacji dokonania naruszenia ww. terminu, tak więc może to doprowadzić do sytuacji, w której właściciel pojazdu za niezawinione przez siebie niedopełnienie obowiązku rejestracji pojazdu w terminie 60 dni – według ww. ustawy covidowej – ze względu na długi czas

uzyskiwania w Ministerstwie Infrastruktury odstępstwa od warunków technicznych, będzie domagał się zadośćuczynienia finansowego. Dlatego zasadne jest przekazanie kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie do jednostki podległej, kierując się jej dużym doświadczeniem w kwestii warunków technicznych pojazdów, mając na względzie fakt, że TDT pełni od 2014 r. funkcję polskiej władzy homologacyjnej. Wpłynie to pozytywnie na usprawnienie obsługi obywateli i zapewni realizację zadania w wymaganym terminie.

Jednocześnie minister właściwy do spraw transportu, zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o *dozorze technicznym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 272), w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, będzie organem wyższego stopnia w sprawach należących do zakresu działania Dyrektora TDT.

Zmiana w art. 81b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (dodany przez art. 1 pkt 5 ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny) ma na celu dostosowanie katalogu pojazdów, które z uwagi na wymianę drogomierza powinny zostać poddane procedurze związanej z wymianą drogomierza, do zbioru pojazdów gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów i przekazywaniem tej informacji do centralnej ewidencji pojazdów oraz uspoźnienie art. 81b ustawy – Prawo o ruchu drogowym z zakresem podmiotowym centralnej ewidencji pojazdów określonym w art. 80a ust. 2 pkt 3 tej ustawy. Zmiana oznacza, że procedurze związanej z wymianą drogomierza będą podlegać wyłącznie pojazdy, które podlegają rejestracji, tj. pojazdy wskazane w art. 71 ust. 1 tej ustawy. Procedura nie będzie obejmowała pojazdu wolnobieżnego, z wyjątkiem pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej. Wprowadzony ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny art. 81b ust. 1 ustawy obejmuje zakresem regulacji pojazdy, które zgodnie z definicją określoną w ustawie oznaczają „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane”. Z tego powodu właściciel każdego pojazdu (w tym np. wózka widłowego, maszyny budowlanej itp.), także niepodlegającego rejestracji, miał obowiązek, w terminie 14 dni od dnia wymiany drogomierza, przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza. Jednakże, zasadniczo zakres przedmiotowy ustawy dotyczy pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze. Dodatkowo uprawiony diagnosta, który miałby weryfikować (odczytywać) stan drogomierza we wszystkich

pojazdach, nie ma ani uprawnień, ani kompetencji do sprawdzania podzespołów np. maszyn niedrogowych, a same stacje kontroli pojazdów nie są przystosowane do przyjmowania takich pojazdów. Z uwagi na powyższe oraz fakt, że procedura penalizacji nieuprawnionej ingerencji w drogomierz miała dotyczyć głównie pojazdów samochodowych, przedmiotowa zmiana art. 81b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (zastąpienie wyrazów „posiadacz pojazdu, pojazdu wolnobieżnego” wyrazami „posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego”) pozwala na doprecyzowanie, że jedynie właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, po wymianie drogomierza, ma obowiązek zgłoszenia się w stacji kontroli pojazdów celem dokonania odczytu.

Jednocześnie w dodawanym ust. 2a w art. 81b ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyłącza się z procedury związanej z wymianą drogomierza pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 tej ustawy, tj. pojazdy należące do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, oraz pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej oraz Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową. Projektowana zmiana ma fundamentalne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa w zakresie właściwego przetwarzania wrażliwych danych dotyczących pojazdów tych służb. Wyłączenie wynika z braku zasadności objęcia pojazdów rejestrowanych w ww. trybie procedurą dotyczącą odczytu drogomierza – wskazywane pojazdy są bowiem własnością służb. Jednocześnie wyjaśnić należy, że zbiór pojazdów rejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym stanowi wyodrębnioną część centralnej ewidencji pojazdów i ze względów bezpieczeństwa jest zlokalizowany w wyodrębnionym środowisku informatycznym bez możliwości szerokiego dostępu on-line. Brak jest zatem technicznej możliwości przekazywania danych o tych pojazdach w trybie przewidywanym dla pojazdów cywilnych. Nie ma możliwości komunikacji z tą częścią ewidencji on-line podczas kontroli na drodze. Dodatkowo z dostępu do tej części ewidencji wyłączone są stacje kontroli pojazdów – podmioty te zatem nie będą miały możliwości przekazania danych o wymianie licznika do ewidencji w zakresie tych pojazdów. Z uwagi na powyższe jest

uzasadnione wyłączenie wskazywanego zbioru pojazdów z procedury związanej z odczytem i wymianą drogomierza.

Nowe brzmienie przepisu art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ujednotoczy procedurę wydawania zezwoleń na przejazd pojazdem nienormatywnym. Wprowadza obowiązek dołączenia do wniosku o wydanie zezwolenia kategorii V dowodu uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia. Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów w przypadku złożenia wniosku o wydanie zezwolenia kat. I–IV, istnieje obowiązek dołączenia do tego wniosku dowodu uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia, natomiast w przypadku złożenia wniosku w kategorii V opłatę za wydanie zezwolenia uiszcza się po złożeniu wniosku przed wydaniem zezwolenia.

Zmiana w art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ujednotoczy obowiązek ponoszenia opłat za wydanie zezwoleń we wszystkich kategoriach zezwoleń. Spowoduje to, że będą obowiązywały takie same zasady wnoszenia opłat za wydanie zezwoleń dla wszystkich kategorii (I–V). Ponadto wprowadzenie przedmiotowego obowiązku za wydanie zezwolenia w stosunku do zezwolenia V kategorii usprawni pracę organu wydającego takie zezwolenie. W sytuacji braku obowiązku uiszczenia opłaty, w momencie złożenia wniosku o wydanie zezwolenia, wnioskodawcy składają bardzo dużą ilość wniosków, które zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego organ wydający zezwolenie musi rozpatrzyć (zwykle umarzając postępowanie).

Ponadto zmiana ta uwzględnia postulaty Ministerstwa Klimatu i Środowiska dotyczące zapewnienia sprawnej realizacji wniosków o wydanie zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, w związku ze wzrostem ilości przejazdów, jakie będą wynikać z „Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030”.

Przepis art. 2 projektu określa metodykę postępowania w sprawach wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy przez stosowanie przepisów dotychczasowych.

Artykuł 3 projektu odnosi się do daty, która będzie określała gotowość bazy centralnej ewidencji pojazdów do przekazywania do niej informacji dotyczących wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, kwestia ta pozostaje w gestii ministra właściwego do spraw informatyzacji. W artykule zawarta jest delegacja dla ministra właściwego do spraw informatyzacji do

ogłoszenia w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd do centralnej ewidencji pojazdów.

Artykuł 4 projektu określa kwestię przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych dotyczących wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych przez Dyrektora TDT, zgromadzonych w okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych w bazie centralnej ewidencji pojazdów umożliwiających takie działanie. Przekazywanie danych rozpocznie się od dnia 31 stycznia 2022 r.

Artykuł 5 wskazuje, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wchodzące w zakres ministra właściwego do spraw informatyzacji, a wynikające ze zmian brzmienia nadanego niniejszą ustawą, zachowują ważność, jednak nie dłużej niż do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 3, i nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów.

Artykuł 6 wskazuje, że przepis art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu dotychczasowym będzie miał zastosowanie do wniosków o wydanie zezwolenia kategorii V na przejazd pojazdu nienormatywnego złożonych przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy.

Zgodnie z art. 7 projektu ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem przepisów dotyczących gromadzenia danych o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych do centralnej ewidencji pojazdów.

Stosownie do § 27 ust. 4 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 nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania

krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

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

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu 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> Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Krzysztof Tomczak – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 17.09.2021 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Inne</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów:</b> UD 94</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmieniony art. 66 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowuje obowiązek wyposażenia określonych kategorii pojazdów w homologowany ogranicznik prędkości, odwołując się do pojazdów kategorii homologacyjnej M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> oraz N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, ograniczający ich prędkość odpowiednio do 100 km/h i 90 km/h. Ponadto, mając na uwadze, że określony obecnie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym zbiór pojazdów, którego obowiązek wyposażenia w homologowany ogranicznik prędkości nie dotyczy, był niepełny, w zmienionym w art. 66 ust. 1b ustawy uwzględniono także inne pojazdy, które zostały zarejestrowane, odpowiednio przed dniem 1 stycznia 1988 r. lub 1 października 2001 r.

Zmiana art. 67 ustawy wynika z potrzeby przekazania zadania wykonywanego przez Ministra Infrastruktury, jakim jest wydawanie zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów, do jednostki podległej, tj. do Transportowego Dozoru Technicznego. Rozwiązania przyjęte w projekcie, w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit. d, art. 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a, umożliwiają przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji pojazdów danych o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów. Zmiana ta obejmuje m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania.

Jednocześnie w dodanym w art. 67 ust. 11 została wprowadzona nowa delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie której minister właściwy do spraw transportu określi wysokość opłat za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych.

Obecnie obowiązujący przepis art. 81b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym obejmuje zakresem regulacji pojazdy, które zgodnie z definicją określoną w ustawie oznaczają „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane”. Z tego powodu ustawodawca, ustanawiając art. 81b ust. 1 wskazał, aby właściciel każdego pojazdu (w tym np. wózków widłowych, maszyn budowlanych) miał obowiązek, w terminie 14 dni od dnia wymiany drogomierza, przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza. Jednak zasadniczo zakres przedmiotowy ustawy dotyczy pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze. Zatem z jednej strony ustawodawca przepisem art. 81b ustawy obejmuje wszystkie pojazdy (w tym niepodlegające rejestracji), z drugiej zaś przedmiotem regulacji ustawy macierzystej są pojazdy przystosowane do poruszania się po drodze. Dodatkowo diagnosta, który miałby weryfikować stan drogomierza we wszystkich pojazdach, nie ma ani uprawnień, ani kompetencji do sprawdzania podzespołów np. maszyn „niedrogowych”, a same stacje kontroli pojazdów nie są przystosowane do przyjmowania takich pojazdów. Ze względów bezpieczeństwa wewnętrznego państwa jest niepożądane, aby pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy (tzw. pojazdy służb) były objęte procedurą „odczytu drogomierza”, dlatego również i te pojazdy zostały wyłączone z tej procedury. Z uwagi na powyższe oraz fakt, że procedura nieuprawnionej ingerencji w drogomierz dotyczy głównie pojazdów samochodowych, przedmiotowa zmiana art. 81b ust. 1 ustawy pozwala doprecyzować, że jedynie właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, to jest pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze, po wymianie drogomierza ma obowiązek zgłoszenia się w stacji kontroli pojazdów celem dokonania odczytu.

Zmiana brzmienia przepisu art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ujednotoci procedurę wydawania zezwoleń na przejazd pojazdem nienormatywnym. Projektowane brzmienie tego przepisu wprowadzi obowiązek ponoszenia opłat za wydanie zezwoleń kat. V. Projektowana zmiana spowoduje, że będą obowiązywały takie same zasady wnoszenia opłat za wydanie zezwoleń dla wszystkich kategorii zezwoleń, tj. I–V. Ponadto zmiana ta uwzględnia postulaty Ministerstwa Klimatu i Środowiska dotyczące zapewnienia sprawnej realizacji wniosków o wydanie zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych, w związku ze wzrostem ilości przejazdów, jakie wynikać będą z „Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021–2030”.

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

Zmiana w zakresie wskazania określonych kategorii pojazdów podlegających obowiązkowi wyposażenia w homologowany ogranicznik prędkości pozwoli na dostosowanie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym do terminologii stosowanej w przepisach Unii Europejskiej.

Przeniesienie kompetencji do wydawania, w drodze decyzji administracyjnej, zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z poziomu ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jest spowodowane bardzo dużą liczbą wniosków o wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów wpływających do Ministerstwa Infrastruktury (średnio 1400 rocznie). Pozostawienie zadania we właściwości ministra właściwego do spraw transportu wymuszałoby stworzenie nowych stanowisk pracy w resorcie do obsługi obywateli w tym zakresie. Wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów pozyskania nowych etatów, stworzenia stanowisk pracy i zapewnienia wynagrodzenia dla pracowników.

Dodatkowo z dniem 1 stycznia 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. *o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1579, z późn. zm.), która w art. 4 dokonała zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym – nowe przepisy wprowadziły kary pieniężne dla właścicieli pojazdów za niezarejestrowanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Opublikowana w dniu 1 lipca 2021 r. ustawa z dnia 24 czerwca 2021 r. *o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1192) na czas epidemii ogłoszonej z powodu COVID-19 wydłuża ten termin do 60 dni.

Należy zauważyć, że około 800 spraw rocznie jest powiązanych z obowiązkiem uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych (pojazdy nienormatywne). Aktualnie średni czas uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych wynosi około 3 miesięcy. Od lutego 2020 r. kary pieniężne (od 200 zł do 1000 zł) są nakładane przez starostę w sytuacji dokonania naruszenia wyznaczonego terminu na zarejestrowanie pojazdu. Może to doprowadzić do sytuacji, w której właściciel pojazdu za niezawinione przez siebie niedopełnienie obowiązku rejestracji pojazdu w terminie 60 dni – ze względu na długi czas uzyskania w Ministerstwie Infrastruktury zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, będzie domagał się rekompensaty finansowej i wystąpi w tym zakresie do Ministerstwa Infrastruktury. Dlatego zasadne jest przekazanie kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie do jednostki podległej. Usprawni to obsługę obywateli i zapewni realizację zadania w wymaganym terminie i tym samym w sposób pozytywny wpłynie na zaufanie obywateli do organów państwa. Ponadto Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego posiada szerokie kompetencje w dziedzinach ściśle powiązanych z transportem drogowym, posiada wieloletnie doświadczenie w obszarze homologacji, badań technicznych pojazdów oraz na gruncie warunków technicznych pojazdów. Powyższe doświadczenie, zdobyte w kraju, jak i na arenie międzynarodowej, pozwoli TDT wykonywać nowe zadanie z najwyższą starannością oraz rzetelnością. Efektem tej zmiany będzie sprawna i terminowa obsługa obywateli w tym zakresie. Dodatkowo określenie realnych kosztów przy wykonywaniu tego zadania, które będą odzwierciedlone w opłacie za udzielenie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, nie będzie obciążać budżetu państwa. Wykonywane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zadanie będzie realizowane przy uwzględnieniu przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.).

Zmiana art. 81b ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu dostosowanie zbioru katalogu pojazdów, które z uwagi na wymianę drogomierza powinny zostać poddane procedurze związanej z odczytem wskazania drogomierza do zbioru pojazdów gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Jednocześnie w dodawanym w art. 81b ust. 2a wyłącza się pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ww. ustawy, tj. pojazdy należące do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, oraz pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej oraz Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

Zmiana brzmienia przepisu art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ujednotoczy obowiązek ponoszenia opłat za wydanie zezwoleń we wszystkich kategoriach zezwoleń. Ponadto wprowadzenie przedmiotowego obowiązku za wydanie zezwolenia w stosunku do zezwolenia V kategorii usprawni pracę organu wydającego takie zezwolenie.

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

Inne kraje Unii Europejskiej również wymagają wyposażenia w homologowany ogranicznik prędkości określonych pojazdów kategorii homologacyjnej, jak również wydają zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów lub stosują procedury równorzędne. W zakresie art. 81b ust. 1 ustawy – nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor TDT – organ, który będzie wydawał zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów	1	Informacja własna	TDT obecnie posiada kompetentny personel w zakresie warunków technicznych pojazdów. TDT prowadzi m.in. procedury dotyczące udzielania i uznawania dopuszczeń jednostkowych dla pojazdów samochodowych. Ewentualne szkolenia pracowników TDT odbyłyby się w ramach wewnętrznego systemu podnoszenia kwalifikacji pracowników i nie będą generować dodatkowych kosztów. Dyrektor TDT jako organ uprawniony do wydawania zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, będzie pobierał opłatę, która będzie opłatą jednorazową, ponoszona przez zainteresowany podmiot jedynie na etapie uzyskiwania zezwolenia na odstępstwo, które jest wydawane bezterminowo. Ponadto wysokość tej opłaty jest ograniczona ustawowo.
Właściciele pojazdów wnioskujący o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów	Okolo 1400 wnioskodawców rocznie	Informacja własna	Bezpośrednie – w celu uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych właściciel pojazdu będzie musiał złożyć wniosek do Dyrektora TDT. Obecnie taki wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu. Wprowadzona zmiana nie wpłynie na zwiększenie obowiązków obywateli.
Minister Infrastruktury	1	Informacja własna	Opierając się na wiedzy o liczbie wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy, szacuje się około 280 odwołań od negatywnych decyzji o zezwolenie na odstępstwo (ok. 20% wydanych decyzji). Obecny etat zostanie przesunięty do innych zadań i jednocześnie będzie odpowiedzialny za rozpatrywanie ww. odwołań.
Stacje kontroli pojazdów	Ok. 5277	Transportowy Dozór Techniczny	Doprecyzowanie, jakie pojazdy powinny być przedstawiane w Stacji Kontroli Pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza.
Właściciele pojazdów niepodlegających rejestracji	Brak danych	-	
Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, prezydenci miast na prawach powiatu – organy wydające zezwolenia	67	Informacja własna	GDDKIA i prezydenci miast na prawach powiatu posiadają kompetencje do wydawania zezwoleń kategorii V na przejazd pojazdu nienormatywnego.
Podmioty ubiegające się o wydanie zezwolenia	Uzależniona od zapotrzebowania na przejazd	Informacja własna	Podmiotami ubiegającymi się o wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego mogą być zarówno przedsiębiorcy wykonujący przejazdy nienormatywne, jak i osoby fizyczne.
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji			
Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych został przesłany do następujących podmiotów:			
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego;</li> <li>2. Forum Związków Zawodowych;</li> <li>3. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;</li> <li>4. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;</li> <li>5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;</li> <li>6. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny;</li> <li>7. Liga Obrony Kraju;</li> <li>8. Instytut Transportu Samochodowego;</li> </ol>			

9. Związek Powiatów Polskich;
10. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce;
11. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
12. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
13. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych;
14. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
15. Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
16. Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
17. Transportowy Dozór Techniczny;
18. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko;
19. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
20. Związek Pracodawców Motoryzacji;
21. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa;
22. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
23. Związek Dealerów Samochodów;
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
25. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM);
26. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa;
27. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL;
28. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM);
29. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych;
30. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej;
31. Transport i Logistyka Polska;
32. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT;
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA);
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych;
35. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
36. Pracodawcy Transportu Publicznego;
37. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych;
38. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie;
39. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.;
40. Rada Dialogu Społecznego;
41. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
42. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
43. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
44. Business Centre Club;
45. Konfederacja Lewiatan;
46. Pracodawcy RP;
47. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
48. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów;
49. Związek Rzemiosła Polskiego;
50. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”.

Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych został przesłany do 50 podmiotów (wymienionych powyżej) oraz udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłoszenie uwag wynosił 30 dni. Uwagi podmiotów zostały omówione w raporcie z konsultacji.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 2022	1 2023	2 2024	3 2025	4 2026	5 2027	6 2028	7 2029	8 2030	9 2031	10 2032	Łącznie (0–10)
<b>Dochody/Przychody ogółem</b>	<b>0,82</b>	<b>0,83</b>	<b>0,84</b>	<b>0,84</b>	<b>0,84</b>	<b>0,82</b>	<b>0,83</b>	<b>0,84</b>	<b>0,84</b>	<b>0,84</b>	<b>0,82</b>	<b>9,16</b>
budżet państwa:	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,08	1,11
wpływy z tytułu 51% PIT od nowych pracowników TDT	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
30% zweryfikowanego	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,07	1,00

<i>zysku TDT</i>												
JST:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>utrata dochodu z tytułu opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo – opłata skarbową</i>	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,11
<i>wpływy z tytułu 49% PIT od nowych pracowników TDT</i>	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
TDT – przychód z tytułu wydania zezwolenia na odstępstwo	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	6,93
Minister Infrastruktury	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NFZ	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,22
FUS	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,79
FP	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
<b>Wydatki ogółem</b>	<b>0,42</b>	<b>0,38</b>	<b>0,39</b>	<b>0,40</b>	<b>0,41</b>	<b>0,44</b>	<b>0,41</b>	<b>0,42</b>	<b>0,43</b>	<b>0,44</b>	<b>0,47</b>	<b>4,61</b>
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wydatki TDT:	0,42	0,38	0,39	0,40	0,41	0,44	0,41	0,42	0,43	0,44	0,47	4,61
<i>wydatki</i>	<i>0,33</i>	<i>0,28</i>	<i>0,29</i>	<i>0,30</i>	<i>0,31</i>	<i>0,36</i>	<i>0,32</i>	<i>0,33</i>	<i>0,34</i>	<i>0,35</i>	<i>0,40</i>	<i>3,61</i>
<i>30% zweryfikowanego zysku przekazane do budżetu państwa</i>	<i>0,09</i>	<i>0,10</i>	<i>0,10</i>	<i>0,10</i>	<i>0,10</i>	<i>0,08</i>	<i>0,09</i>	<i>0,09</i>	<i>0,09</i>	<i>0,09</i>	<i>0,07</i>	<i>1,00</i>
Minister Infrastruktury	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NFZ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FUS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Saldo ogółem</b>	<b>0,40</b>	<b>0,45</b>	<b>0,45</b>	<b>0,44</b>	<b>0,43</b>	<b>0,38</b>	<b>0,42</b>	<b>0,42</b>	<b>0,41</b>	<b>0,40</b>	<b>0,35</b>	<b>4,55</b>
budżet państwa	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,08	1,11
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TDT	0,21	0,25	0,24	0,23	0,22	0,19	0,22	0,21	0,20	0,19	0,16	2,32
Minister Infrastruktury	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NFZ	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,22
FUS	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,79
FP	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
Źródła finansowania	<p>Źródłem finansowania nowych zadań wykonywanych przez TDT będzie opłata uiszczana przez wnioskodawców w wysokości 450 zł za wydanie decyzji. Przy obliczaniu dochodu z tego tytułu projektodawca oparł się na średniej rocznej liczbie wydawanych zezwoleń na odstępstwo, tj. 1400 (wielkość populacji wskazana w pkt 4 OSR).</p> <p>Opłata w wysokości 450 zł będzie pokrywała wszelkie koszty i wydatki związane z wydaniem zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów.</p> <p>Na wysokość wydatków TDT składają się następujące elementy:</p>											

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 30% zweryfikowanego zysku TDT przekazywanego do budżetu państwa – szczegółowe informacje znajdują się w tabeli pkt 6 OSR;</li> <li>• usługi telekomunikacyjne (telefony, połączenia internetowe, przygotowanie kluczy/certyfikatów do połączenia z CEP, serwis), usługi pocztowe, materiały eksploatacyjne (papier, toner, serwis), wydatki związane z zakupem komputerów dla pracowników oraz urządzenia wielofunkcyjnego (drukarka/ksero/skaner): 2022 r. – 0,08 mln zł, 2023 r. – 0,03 mln zł, 2024 r. – 0,03 mln zł, 2025 r. – 0,04 mln zł, 2026 r. – 0,04 mln zł, 2027 r. – 0,08 mln zł, 2028 r. – 0,04 mln zł, 2029 r. – 0,04 mln zł, 2030 r. – 0,04 mln zł, 2031 r. – 0,04 mln zł, 2032 r. – 0,09 mln zł;</li> <li>• wynagrodzenie pracowników, składki ZUS, ZFŚS, PFRON: 2022 r. – 0,25 mln zł, 2023 r. – 0,25 mln zł, 2024 r. – 0,26 mln zł, 2025 r. – 0,26 mln zł, 2026 r. – 0,27 mln zł, 2027 r. – 0,28 mln zł, 2028 r. – 0,28 mln zł, 2029 r. – 0,29 mln zł, 2030 r. – 0,30 mln zł, 2031 r. – 0,31 mln zł, 2032 r. – 0,31 mln zł.</li> </ul> <p>Należy zauważyć, że zgodnie z wyliczeniami, jak i informacją zawartą w pkt 7 OSR, zakłada się zatrudnienie dwóch pracowników do wykonywania zadań związanych z wydawaniem zezwoleń na odstępstwo.</p> <p>Powyższe wydatki nie uwzględniają kosztów ewentualnej rozbudowy infrastruktury sieciowej mającej na celu zwiększenie wydajności związanej z koniecznością zapewnienia odpowiedniej przepustowości łączy internetowych.</p> <p>Przedstawione dane dotyczące wysokości kosztów/wydatków ponoszonych przez TDT, jak i wynagrodzenia pracowników TDT, zostały opracowane na dzień wejścia w życie ustawy, tj. 1 stycznia 2022 r. oraz zakładają coroczne zwiększenie o wskaźnik inflacyjny. W konsekwencji powyższego, miesięczne wynagrodzenie netto dla pracownika TDT oszacowano na poziomie 5800 zł miesięcznie. Natomiast przychód TDT z tytułu wydawania zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych pozostaje na stałym poziomie.</p> <p>Rozwiązania przyjęte w projekcie, w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit. d, art. 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a ustawy, związane z umożliwieniem przekazywania, gromadzenia i udostępniania z CEP danych o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, obejmujące m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania, będą wiązały się z kosztami. Koszty zostaną określone przez Centralny Ośrodek Informatyki na dalszym etapie procedury legislacyjnej. Przedmiotowa zmiana nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generowała skutków finansowych dla budżetu państwa. Zmiana zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Rozwiązania przyjęte w projekcie w zakresie art. 81b ust. 1 ustawy nie spowodują zwiększenia wydatków ani zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>W zakresie art. 67 ustawy dla określenia ciężarów finansowych wnioskodawców zastosowane zostały założenia oraz metodologia analogiczne jak w pkt 6, bowiem wysokość ciężarów ponoszonych przez ww. podmioty jest w pełni koherentna z wyliczeniami określonymi w ramach wpływów na sektor finansów publicznych. Przy dokonywaniu kalkulacji w zakresie wpływu na gospodarkę i przedsiębiorczość przedmiotowej regulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.) oraz będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez Ministra Finansów, Funduszy i Rozwoju Regionalnego.</p> <p>W szczególności kierowano się prognozami dotyczącymi PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzeniem w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EUR (kurs średnioroczny).</p> <p>Metodologia, jaką posługiwał się projektodawca, obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych, w oparciu o wieloletnie doświadczenie w zakresie wydawania decyzji odnośnie do homologacji oraz poświadczeń dotyczących stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Dochód budżetu państwa stanowi w każdym roku 30% zweryfikowanego zysku TDT oraz 51% PIT nowych pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących pracę związaną z wydawaniem zezwoleń na odstępstwo.</p> <p>Dochód JST stanowi w każdym roku 49% PIT nowych pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem zezwoleń na odstępstwo.</p> <p>Mając na uwadze dotychczas wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu liczbę zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, przy uśrednieniu tych ilości, liczbę zezwoleń</p>

	<p>na odstępstwo w 2022 r. oraz kolejnych prognozowanych latach ustalono na poziomie 1400.</p> <p>Aktualnie opłata skarbową w wysokości 10 zł za wydanie decyzji w sprawie zezwolenia na odstępstwo zasila budżet Miasta Stołecznego Warszawy, a więc brak jest potrzeby wykazania zmniejszenia dochodów budżetu państwa z tytułu składania wniosków do ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Co istotne, jednostki samorządu terytorialnego (gminy) nie odnotują strat z uwagi na brak wpływów z tytułu opłaty skarbowej w wysokości 10 zł, gdyż zostaną one pokryte z 49% PIT pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem zezwoleń na odstępstwo.</p>
--	--

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

		Skutki											
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0 2022	1 2023	2 2024	3 2025	4 2026	5 2027	6 2028	7 2029	8 2030	9 2031	10 2032	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł)	Właściciele pojazdów wnioskujący o wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-6,93
	Wynagrodzenie netto dla zatrudnionych pracowników TDT	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	0,16	0,16	0,17	0,17	0,18	0,18	1,76
	Podsumowanie	-0,49	-0,49	-0,48	-0,48	-0,47	-0,47	-0,47	-0,46	-0,46	-0,45	-0,45	-5,17
W ujęciu niepieniężnym	Właściciele pojazdów wnioskujący o wydanie zezwolenia na odstępstwo – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Skrócenie okresu trwania postępowania, które obecnie trwa ok 90 dni.											
Nierzalne													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Do wykonania szacunków w pkt 7 zostało przyjęte, że w 2022 r. i kolejnych latach zostanie wydanych 1400 zezwoleń na odstępstwo (przy założeniu, że projektowane przepisy wejdą w życie od dnia 1 stycznia 2022 r.). Natomiast dodatkowy ciężar, jaki poniosą wnioskujący o wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, to 440 zł (450 zł - 10 zł). W powyższych kalkulacjach zostały uwzględnione wpływy z tytułu wynagrodzenia dwóch nowo zatrudnionych pracowników w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem zezwoleń na odstępstwo (5800 zł netto/mc/os).	
Brak.		
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<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 checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Komentarz:</p> <p>Pojazdy niepodlegające rejestracji oraz pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy nie będą podlegały procedurze odczytu drogomierza w Stacji Kontroli Pojazdów.</p>		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projektowane zmiany nie będą miały wpływu 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 checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na pozostałe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 4–6, które wchodzą w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Zostanie przeprowadzona ewaluacja interwencji po roku, 2 latach i po 5 latach, celem sprawdzenia rzeczywistego obciążenia pracą w TDT. Obejmie ona 20% liczby wniosków, związanej z nimi pracochłonności rozpatrzenia oraz czasu wydania decyzji (liczba dni), a w konsekwencji weryfikacja zasadności obciążenia finansowego właścicieli pojazdów przyjętą stawką opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak.		

## **Raport z konsultacji publicznych**

*projektu ustawy o zmianie – ustawy Prawo o ruchu drogowym (nr 94 w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów, stosownie 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.)*

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

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt ustawy o zmianie – ustawy Prawo o ruchu drogowym został skierowany do następujących podmiotów:

1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego;
2. Transportowy Dozór Techniczny;
3. Instytut Transportu Samochodowego;
4. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
5. Transport i Logistyka Polska;
6. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów;
7. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
8. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
9. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny;
10. Liga Obrony Kraju;
11. Związek Powiatów Polskich;
12. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
13. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce;
14. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych;
15. Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
16. Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
17. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko;
18. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
19. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP) Warszawa;
20. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
21. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego;
22. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM);
23. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP) Warszawa;
24. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL;
25. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM);
26. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT;
27. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA);

28. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
29. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.;
30. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o.;
31. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.;
32. Rada Dialogu Społecznego;
33. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
34. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność;
35. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
36. Forum Związków Zawodowych;
37. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
38. Business Centre Club;
39. Związek Rzemiosła Polskiego;
40. Konfederacja Lewiatan;
41. Pracodawcy RP;
42. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
43. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
44. Związek Pracodawców Motoryzacji;
45. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej;
46. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych;
47. Pracodawcy Transportu Publicznego;
48. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych;
49. Związek Dealerów Samochodów;
50. Federacja Przedsiębiorców Polskich.

Stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Pismem z dnia 9 listopada 2020 r. przekazano projekt do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania ewentualnych uwag od daty otrzymania pisma, w przypadku opiniowania z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag od daty otrzymania pisma.

Uwagi do przedmiotowego projektu wniosły następujące podmioty:

Lp.	Podmiot zgłaszający uwagę	Przedmiot projektu	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
1.	Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	Uwaga dotycząca ograniczników prędkości w art. 66 ust. 1a i 1b	Dodanie słowa „wyprodukowanego” do przepisu wyłączającego pojazdy z obowiązku wyposażenia w ogranicznik prędkości ze względu na datę rejestracji.	Uwaga niezasadna – obowiązek wyposażenia określonych kategorii pojazdów w ogranicznik prędkości wynika z przepisów homologacyjnych, tj. dyrektywy 92/6/EWG oraz zmiany do niej, tj. dyrektywy 2002/85/WE – regulacje te wprowadzają jednoznaczne wyłączenia z obowiązku wyposażania pojazdów w ogranicznik prędkości odnosząc się wyłącznie do daty ich zarejestrowania. Należy jednocześnie zauważyć, iż przepis wyłączający z obowiązku stosowania wymagań dotyczących ograniczników prędkości w odniesieniu do pojazdów: zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r. oraz przed dniem 1 października 2001 r., nie jest nowym przepisem, ale wynika z nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym w latach 2002 i 2004 (Dz. U. z 2002 r., Nr 216, poz. 1825 oraz z 2004 r. Nr 92, poz. 884).
		Uwaga dotycząca drogomiczy w art. 81b ust. 1 i ust. 2a	Wyłączenie z procedury związanej z wymianą drogomiczy „pojazdów mających co najmniej 30 lat”.	Uwaga nieuwzględniona – mając na uwadze, że resort sprawiedliwości, który był głównym inicjatorem ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870), która wprowadzała m.in. obowiązek przedstawiania na SKP (stacji kontroli pojazdów) pojazdu, w którym dokonano wymiany drogomiczy, w tym także pojazdu zabytkowego, (czy ponad 30-letniego), nie przychylił się do propozycji Stowarzyszenia CAAR, resort infrastruktury odrzucił przedmiotową zmianę.  Należy dodatkowo wyjaśnić, że rynek pojazdów

				zabytkowych jest znaczny (w lutym 2019 r. wynosił około 80 tysięcy samochodów), a wyłączenie pojazdów z obowiązku określonego w art. 81b ustawy – Prawo o ruchu drogowym pogorszyłoby sytuację konsumentów (nabywców) pojazdów ponad 30-letnich.
2.	Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	Oплата za odstępstwo – projektowany art. 67 ust. 3 projektu	Brak spójności pomiędzy wysokością opłaty za odstępstwo w projekcie ustawy i projekcie rozporządzenia określającego wysokość tej opłaty.	Uwaga niezasadna – w projekcie ustawy określono jedynie maksymalną stawkę opłaty, jaka może być pobierana w procedurze odstępstw, jednakże konkretna wysokość opłaty zostanie określona w rozporządzeniu, co daje możliwość szybszego wprowadzenia ewentualnej zmiany jej wysokości, ale przy zachowaniu górnej granicy wynikającej z ustawy.
		Ogólna uwaga dotycząca homologacji	Postulat wprowadzenia zmian w procedurze homologacji oraz dopuszczenia jednostkowego celem dostosowania do unijnych przepisów homologacyjnych.	Uwaga nie została uwzględniona – temat ten wykracza poza zakres procedowanego projektu ustawy, ponadto aktualnie prowadzone są prace dotyczące zmian w przepisach homologacyjnych w zakresie postulowanym przez BOSMAL.
3.	Transportowy Dozór Techniczny	Dokumenty do wniosku o wydanie odstępstwa od warunków technicznych pojazdów – art. 67 ust. 4 projektu	Doprecyzowanie katalogu dokumentów załączanych do wniosku o odstępstwo.  Wprowadzenie przepisu, aby dokument wskazujący wymagania techniczne przedstawiany w ramach procedury uznania dopuszczenia jednostkowego był sporządzany przez rzeczoznawcę samochodowego.	Uwaga została uwzględniona.  Uwaga została uwzględniona poprzez wprowadzenie przepisu, aby dokument był sporządzany przez jednostkę uprawnioną – jednostki uprawnione mają doświadczenie i wiedzę w zakresie porównywania warunków technicznych obowiązujących w Polsce z wymaganiami innych krajów członkowskich, ze względu na fakt, iż na bieżąco prowadzą sprawy z zakresu procedury homologacji typu. Ponadto, mając na względzie sporadyczną liczbę decyzji w sprawie uznania dopuszczenia

				<p>jednostkowego, nawet obecna liczba jednostek gwarantuje wystawienie opinii w szybkim czasie.</p>
			<p>Możliwość wezwania wnioskodawcy o przedłożenie dodatkowych dokumentów.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – wprowadzenie na gruncie ustawy – Prawo o ruchu drogowym możliwości wzywania o inne dokumenty do wniosku byłoby niezgodne z zasadami techniki prawodawczej, powodowało wątpliwości pod kątem tego, czy regulacje dotyczące wymaganych dokumentów spełniają wymóg określoności przepisów prawa. Wprowadzenie katalogu dokumentów jest istotne w kontekście stosowania prawa w praktyce, aby właściciel/ posiadacz pojazdu jednoznacznie wiedział, jakie dokumenty powinny być dołączane do wniosku.</p> <p>Należy mieć również na względzie, że procedura odstępstw od warunków technicznych jest objęta przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego i istnieje możliwość wezwania strony w ramach dodatkowego postępowania dowodowego w trybie art. 50 KPA.</p>
		<p>Uwaga dotycząca przepisów dotyczących gromadzenia i przekazywania danych do CEP</p>	<p>Doprecyzowanie przepisu w zakresie wskazania odbiorcy przekazywania danych dotyczących wydanych odstępstw do CEP przed i po wdrożeniu rozwiązań technicznych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – uwaga nie odpowiada konstrukcji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, gdzie dla tzw. migracji danych rozumianej jako przeniesienie jednorazowe lub inicjalne, a następnie przyrostowe zbioru danych, przyjęto jednolite podejście do brzmienia regulacji. Przykładowo należy wskazać przepisy ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 957) – art. 5 pkt 4 lit. b lub art. 8).</p> <p>Uwaga uwzględniona.</p>

			Wprowadzenie zbieżnego terminu wydania rozporządzeń dotyczących przekazywania do CEP danych o odstępstwach z terminem wdrożenia rozwiązań technicznych.	
4.	Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców	Poparcie dla uwag zgłoszonych przez Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego oraz Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów	Ogólne uwagi dotyczące przekazania Dyrektorowi TDT postępowań o wydanie odstępstw, w tym wysokości opłaty za takie decyzje.	Odniesienie do uwag organizacji popartych przez Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców są w zawarte poniżej w pkt 5 i 6 tabeli.
5.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Zmieniany w art. 67 ustawy – Prawo o ruchu drogowym ust. 1	Odstąpienie od zasady udzielania odstępstwa od warunków technicznych jako decyzji uznaniowej organu, a wprowadzenie ograniczeń związanych z bezpiecznym korzystaniem z infrastruktury drogowej przez takie pojazdy.	<p>Uwaga nieuwzględniona – decyzje w sprawie odstępstw od warunków technicznych są wydawane na podstawie dokumentacji przedstawionej przez wnioskodawcę (przede wszystkim o charakterze technicznym) w oparciu o przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz aktów wykonawczych do niej w sprawie warunków technicznych pojazdów. Ograniczenia związane z m.in. prędkością jazdy pojazdu czy też obowiązkiem pilotowania wynikają z innych przepisów.</p> <p>Odstępstwa są wydawane na podstawie Kodeksu postępowania administracyjnego, który określa m.in. 30-dniowy termin rozpatrzenia sprawy. Mając jednak na względzie wprowadzony obowiązek rejestracji pojazdu w ciągu 30 dni, spowoduje to skrócenie terminu rozpatrywania</p>

			<p>Wprowadzenie krótszego terminu rozpatrywania wniosków o wydanie odstępstwa.</p>	<p>spraw o wydanie odstępstwa, aby właściciel mógł dopełnić obowiązek rejestracji, unikając tym samym kary finansowej za jego niedopełnienie. Z tego też względu celem projektu jest przekazanie odstępstw TDT i tym samym przyspieszenie procesu wydawania tych decyzji.</p>
			<p>Uwagi dotycząca niezasadności określenia na poziomie ustawy wykazu dokumentów do wniosku.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – wykaz dokumentów wymaganych do wniosku o wydanie odstępstwa został określony na poziomie ustawy zgodnie z zasadami techniki legislacyjnej, analogicznie jak w przypadku procedury homologacji typu pojazdu, w celu zapewnienia przejrzystości przepisów w zakresie wymaganych od wnioskodawców dokumentów.</p>
			<p>Potrzeba określenia katalogu dokumentów w sposób precyzyjny i zamknięty.</p>	<p>Uwaga zasadna – w projekcie doprecyzowano wykaz wymaganych dokumentów.</p>
			<p>Uwaga do wysokości opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych</p>	<p>Wyjaśnienia w zakresie wysokości opłaty zawarto w odniesieniu do uwag w pkt 6 tabeli</p>
6.	<p>Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów</p>	<p>Uwagi do koncepcji przeniesienia na Dyrektora TDT wydawania odstępstw od warunków technicznych i zwiększenia opłaty za wydanie decyzji</p>	<p>Wzrost kosztu wydania dokumentu o odstępstwo w związku ze zmianą organu i przeniesienie zadań na Dyrektora TDT.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – należy zauważyć, iż celem przekazania kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w przedmiocie odstępstw od warunków technicznych na Dyrektora TDT było przede wszystkim usprawnienie procedury wydawania odstępstw i przyspieszenie czasu rozpatrywania tego rodzaju spraw. Liczba decyzji wydawanych w ciągu roku (około 1400), długi okres oczekiwania na rozpatrzenie sprawy nawet do 60 dni spowodowały konieczność podjęcia decyzji o przekazaniu tego zadania do jednostki podległej, kierując się jej dużym doświadczeniem</p>

				<p>w kwestii warunków technicznych pojazdów, oraz mając na względzie fakt, iż TDT pełni od 2014 r. funkcję polskiej władzy homologacyjnej. Przyspieszenie procesu wydawania odstępstw jest o tyle istotne, iż w 2019 r. wszedł w życie obowiązek rejestracji pojazdu w Polsce w ciągu 30 dni, licząc od dnia jego sprowadzenia do kraju, w przypadku jego niedopełnienia na właściciela pojazdu nakładana jest kara pieniężna. Skrócenie czasu rozpatrywania spraw i udzielania odstępstw pozwoli na wywiązanie się przez właścicieli pojazdów z ciążącego na nim obowiązku i uniknięcia kar z tego tytułu.</p> <p>Odnosząc się do wysokości opłaty za wydanie odstępstwa należy zauważyć, iż wynika ona z kalkulacji przedstawionej w ocenie skutków regulacji do projektu i będzie ona pokrywała wszelkie koszty i wydatki związane z wydawaniem odstępstw od warunków technicznych pojazdów przez Dyrektora TDT.</p>
			<p>Nadanie decyzjom o odstępstwa od warunków technicznych charakteru decyzji administracyjnej. Wydłużenie czasu wydawania odstępstw z 14 do 30, a nawet 90 dni, zgodnie z KPA.</p>	<p>Uwaga niezasadna – aktualnie decyzje w sprawie odstępstw od warunków technicznych są również wydawane w drodze decyzji administracyjnych, do których zastosowanie mają przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, projekt nie wprowadza zmian w tym zakresie.</p>
7.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Uwagi dotyczące przedmiotu zmiany (wprowadzany w art. 67 ust. 3 i projekt rozporządzenia w sprawie wysokości opłaty za wydanie odstępstwa)	Uwaga dotycząca przekazania Dyrektorowi TDT zadań ministra właściwego do spraw transportu i wysokości opłaty za wydanie odstępstwa.	Wyjaśnienia w zakresie wysokości opłaty zawarto w odniesieniu do uwag w pkt 6 tabeli

		<p>Uwaga dotycząca zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym w sprawie badań technicznych (art. 66, art. 71 ust. 4, art. 81 ust. 11)</p>	<p>Uwaga dotycząca odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu za należyty stan i sprawność pojazdu.</p> <p>Zmiany w zakresie badań technicznych pojazdów.</p>	<p>Uwaga poza zakresem regulacji. Projekt reguluje wyłącznie kwestie dotyczące ograniczników prędkości pojazdów, odstępstw od warunków technicznych pojazdów oraz obowiązku przedstawiania pojazdu, w którym dokonano wymiany drogomierza, na stacji kontroli pojazdów.</p>
		<p>Uwaga dotycząca dodawanego do art. 67 ust. 1</p>	<p>Uwzględnienie przy wydawaniu odstępstw od warunków technicznych zakresu czynności wykonywanych podczas okresowego badania technicznego.</p>	<p>Uwaga niezasadna – przy wydawaniu decyzji w sprawie odstępstw od warunków technicznych dla Dyrektor TDT kluczowa powinna być kwestia zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, potrzeba ochrony środowiska i infrastruktury drogowej ze względu na specyfikę danego pojazdu i sposób jego wykorzystania. Z kolei uwzględnianie zakresu czynności, jakie powinny być wykonane podczas badania technicznego leży w gestii diagnosty – w przypadku problemów w określeniu parametrów technicznych pojazdu w trakcie przeprowadzania badania technicznego na stacji kontroli pojazdów diagnosta może posiłkować się opinią rzeczoznawcy samochodowego.</p> <p>Należy zauważyć, iż zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym jest tylko jednym z dokumentów składanym do wniosku o wydanie odstępstwa i nie jest wymagane w przypadku każdego pojazdu, który jest takim wnioskiem objęty.</p>
		<p>Uwaga dotycząca przepisów w zakresie drogomierzy (zmieniany art. 81b)</p>	<p>Uwaga o niewyłączaniu z procedury związanej z wymianą drogomierza pojazdów określonych w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – tak jak wskazano w uzasadnieniu do projektu, wyłączenie pojazdów służb wymienionych w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, z obowiązku przedstawiania na stacji kontroli pojazdów po wymianie drogomierza, ma fundamentalne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa (m.in. w zakresie przetwarzania danych). Dodatkowo należy wskazać, iż zbiór ww. pojazdów stanowi wyodrębnioną część centralnej ewidencji</p>

				pojazdów i ze względów bezpieczeństwa zlokalizowany jest w wyodrębnionym środowisku informatycznym bez możliwości szerokiego dostępu on-line. Brak jest zatem również technicznej możliwości przekazywania danych o tych pojazdach w trybie przewidywanym dla pojazdów cywilnych. Budowanie odrębnej procedury dla tej grupy pojazdów jest bezcelowe (mając na uwadze cel jaki przyświecał ustawodawcy przy tworzeniu art. 81b ustawy – Prawo o ruchu drogowym).
		Uwaga dotycząca gromadzenia danych przez Dyrektora TDT o wydanych odstępstwach (art. 5 projektu)	Okres gromadzenia i daty rozpoczęcia wprowadzania danych powinien być uzależniony od wprowadzenia odpowiednich narzędzi przez Ministra Cyfryzacji. Wprowadzenie rozwiązania „szybnego terminu” uniemożliwia wprowadzenie tych danych w razie wcześniejszego udostępniania platformy przez Ministra.	Uwaga niezasadna – przepis dotyczy migracji danych (które TDT zgromadzi do momentu uruchomienia rozwiązań technicznych w ramach CEPiK2.0), która musi się odbyć jeszcze przed uruchomieniem bieżącego odnotowywania danych o odstępstwach.
8.	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Uwaga dotycząca art. 67 ust. 4 pkt 2 projektu w zakresie dokumentów wymaganych do wniosku	Wykreślenie wyrażenia „ w przypadku pojazdu zarejestrowanego” w odniesieniu do wymaganego do wniosku o wydanie odstępstwa zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.	Uwaga uwzględniona.
		Uwagi dotyczące badań technicznych pojazdów	Postulaty dotyczące potrzeby zmiany regulacji w zakresie badań technicznych pojazdów.	PISKP zgłaszała już uwagi w piśmie z dnia 19 listopada 2020 r. (znak PISKP/MB/02/11/2020) w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nr UC 48. Uwagi te są poza zakresem przedmiotowego projektu ustawy i zostaną rozpatrzone przy okazji projektu UC 48.

		Uwaga dotycząca pojazdów kategorii L i T	Konieczność dostosowania przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym (definicje) do przepisów unijnych (rozporządzenia nr 167/2013, 168/2013, 2018/858)	Uwaga wykracza poza zakres projektu. Należy zauważyć, iż aktualnie prowadzone są prace związane z nową ustawą homologacyjną mającą na celu dostosowanie polskich przepisów do unijnych regulacji w zakresie homologacji typu pojazdów kategorii M, N, O, L, T.
9.	Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce	Uwaga dotycząca art. 67 ust. 6, zgodnie z którym odstępstwo od warunków technicznych, w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego	Wprowadzenie zmian w przepisach art. 64 i zmienianego art. 67 w zakresie zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17.	Propozycja zmiany art. 67 nie została uwzględniona. Informacja o obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego widnieje w pouczeniu wydawanej decyzji administracyjnej o udzieleniu odstępstwa od warunków technicznych.  Uwaga w zakresie art. 64 nie została uwzględniona – zmiany w art. 64 ustawy PRD, w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie C-127/17, zostały wprowadzone ustawą z dnia 18 grudnia 2020 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 r. poz. 54), która weszła w życie 13 marca 2021 r.
10.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga dotycząca art. 67 ust. 3 w zakresie opłaty za wydanie odstępstwa	Uwaga w zakresie zbyt wysokiej opłaty za wydanie odstępstwa.	Wyjaśnienia w zakresie wysokości opłaty zawarto w odniesieniu do uwag w pkt 6 tabeli.
11.	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	Uwaga dotycząca art. 64 w zakresie zezwoleń dla pojazdów nienormatywnych	Propozycje zmian do ustawy w zakresie zmiany systemu uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego	Uwaga częściowo uwzględniona. Uwaga w zakresie wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia kat. V wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia została uwzględniona. W tym celu w projekcie – dokonano zmiany w art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, poprzez wprowadzenie obowiązku dołączenia do wniosku o wydanie zezwolenia kategorii V dowodu uiszczenia opłaty za wydanie zezwolenia. Wprowadzona zmiana wynika również z postulatów Ministerstwa Klimatu i Środowiska dotyczących zapewnienia sprawnej realizacji wniosków o wydanie zezwoleń na przejazdy

				<p>pojazdów nienormatywnych, w związku ze wzrostem ilości przejazdów, jakie wynikać będą z „Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030”.</p> <p>Zmiana w art. 64d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym spowoduje, iż będą obowiązywały takie same zasady wnoszenia opłat za wydanie zezwoleń dla wszystkich kategorii (I-V). Ponadto wprowadzenie przedmiotowego obowiązku za wydanie zezwolenia w stosunku do zezwolenia V kategorii usprawni pracę organu wydającego takie zezwolenie. W sytuacji braku obowiązku uiszczenia opłaty, w momencie złożenia wniosku o wydanie zezwolenia, wnioskodawcy składają bardzo dużą ilość wniosków, które zgodnie z przepisami kodeksu postępowania administracyjnego organ wydający zezwolenie musi rozpatrzyć (zwykle umarzając postępowanie).</p>
--	--	--	--	---

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

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

**3. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.**

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem w trybie *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

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

z dnia

**w sprawie wysokości opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków  
technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd**

Na podstawie art. 67 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720, 1641 i ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, wynosi 450 zł.

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

## UZASADNIENIE

Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, jest podyktowana koniecznością wykonania przepisu art. 67 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana wprowadzona w art. 67 ww. ustawy, przenosząca kompetencje do wydawania, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, wprowadziła ponadto delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, aby określił w drodze rozporządzenia wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo, przy czym ustawodawca ograniczył wysokość opłaty do 600 zł. W rozporządzeniu ustalono opłatę w wysokości 450 zł. Powyższa kwota wynika z wyliczeń przedstawionych w OSR.

Planuje się, że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.

### **Wpływ projektowanego rozporządzenia na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców**

Zmiana przepisów będzie miała pozytywny wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców z uwagi na skrócenie okresu prowadzonego postępowania w sprawie wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, które obecnie trwa około 90 dni. Jednocześnie należy wskazać, że będzie się to wiązało z dodatkowymi kosztami, jakie poniosą wnioskujący o wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych. Szczegóły wyliczeń są zawarte w OSR.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z § 27 ust. 4 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 ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień z

członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd</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>Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Krzysztof Tomczak – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego</p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>17.09.2021</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Upoważnienie ustawowe</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wprowadzenia rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, jest podyktowana koniecznością wykonania nowej delegacji ustawowej zawartej w art. 67 ust. 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana wprowadzona w art. 67 ww. ustawy, przenosząca kompetencje do wydawania, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wprowadziła ponadto delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, aby określił w drodze rozporządzenia wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo, przy czym ustawodawca ograniczył wysokość opłaty do 600 zł.

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

W przedmiotowym rozporządzeniu dokonuje się określenia stawki za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów. Efektem tej zmiany będzie sprawna i terminowa obsługa obywateli w tym zakresie. Dodatkowo określenie realnych kosztów przy wykonywaniu tego zadania, które będą odzwierciedlone w opłacie za wydanie przedmiotowego zezwolenia na odstępstwo, nie będzie obciążać budżetu państwa.

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

Inne kraje Unii Europejskiej również wydają zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów lub stosują procedury równorzędne.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor TDT – organ, który będzie wydawał odstępstwa	1	Informacja własna	TDT obecnie posiada kompetentny personel w zakresie warunków technicznych pojazdów. Między innymi TDT prowadzi procedury dotyczące udzielania i uznawania dopuszczeń jednostkowych dla pojazdów samochodowych. Ewentualne szkolenia pracowników TDT odbyłyby się w ramach wewnętrznego systemu podnoszenia kwalifikacji pracowników i nie będą generować dodatkowych kosztów. Dyrektor TDT jako organ uprawniony do wydawania zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, będzie pobierał opłatę, która będzie opłatą jednorazową, ponoszona przez

			zainteresowany podmiot jedynie na etapie uzyskiwania zezwolenia na odstępstwo, które jest wydawane bezterminowo. Ponadto opłata ta jest ograniczona ustawowo.
Właściciele pojazdów wnoszący o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów	Okolo 1400 wnioskodawców	Informacja własna	Bezpośrednie – w celu uzyskania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów właściciel pojazdu będzie musiał złożyć wniosek do Dyrektora TDT. Obecnie taki wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu. Wprowadzona zmiana nie wpłynie na zwiększenie obowiązków obywateli.
Minister Infrastruktury	1	Informacja własna	Opierając się na wiedzy o ilości wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy, szacuje się około 280 odwołań od negatywnych decyzji o zezwolenie na odstępstwo (ok. 20% wydanych decyzji). Obecny etat zostanie przesunięty do innych zadań, jednocześnie będzie odpowiedzialny za rozpatrywanie ww. odwołań.

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

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych zostanie przesłany do następujących podmiotów:

1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
2. Forum Związków Zawodowych
3. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
4. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
6. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
7. Liga Obrony Kraju
8. Instytut Transportu Samochodowego
9. Związek Powiatów Polskich
10. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce
11. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
12. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
13. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych
14. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
15. Przemysłowy Instytut Motoryzacji
16. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
17. Transportowy Dozór Techniczny
18. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Oddział Kłodzko
19. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
20. Związek Pracodawców Motoryzacji
21. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
22. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
23. Związek Dealerów Samochodów
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
25. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
26. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
27. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL
28. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
29. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
30. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
31. Transport i Logistyka Polska
32. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)

34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
35. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej
36. Pracodawcy Transportu Publicznego
37. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych
38. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie
39. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
40. Rada Dialogu Społecznego
41. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców
42. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
43. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
44. Business Centre Club
45. Konfederacja Lewiatan
46. Pracodawcy RP
47. Federacja Przedsiębiorców Polskich
48. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów
49. Związek Rzemiosła Polskiego
50. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji publicznych zostanie przesłany do 50 podmiotów (wymienionych powyżej) oraz udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłoszenie uwag wynosi 14 dni. Uwagi podmiotów zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 2022	1 2023	2 2024	3 2025	4 2026	5 2027	6 2028	7 2029	8 2030	9 2031	10 2032	Łącznie (0-10)
<b>Dochody/Przychody ogółem</b>	<b>0,82</b>	<b>0,83</b>	<b>0,84</b>	<b>0,84</b>	<b>0,84</b>	<b>0,82</b>	<b>0,83</b>	<b>0,84</b>	<b>0,84</b>	<b>0,84</b>	<b>0,82</b>	<b>9,16</b>
budżet państwa:	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,08	1,11
wpływy z tytułu 51% PIT od nowych pracowników TDT	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
30% zweryfikowanego zysku TDT	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,07	1,00
JST:	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
utrata dochodu z tytułu opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo – opłata skarbową	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,11
wpływy z tytułu 49% PIT od nowych pracowników TDT	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
TDT – przychód z tytułu wydania zezwolenia na odstępstwo	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	6,93
Minister Infrastruktury	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NFZ	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,22
FUS	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,79
FP	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
<b>Wydatki ogółem</b>	<b>0,42</b>	<b>0,38</b>	<b>0,39</b>	<b>0,40</b>	<b>0,41</b>	<b>0,44</b>	<b>0,41</b>	<b>0,42</b>	<b>0,43</b>	<b>0,44</b>	<b>0,47</b>	<b>4,61</b>
budżet państwa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
wydatki TDT:	0,42	0,38	0,39	0,40	0,41	0,44	0,41	0,42	0,43	0,44	0,47	4,61
wydatki	0,33	0,28	0,29	0,30	0,31	0,36	0,32	0,33	0,34	0,35	0,40	3,61
30% zweryfikowanego zysku przekazane do budżetu państwa	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,07	1,00
Minister Infrastruktury	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NFZ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FUS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Saldo ogółem</b>	<b>0,40</b>	<b>0,45</b>	<b>0,45</b>	<b>0,44</b>	<b>0,43</b>	<b>0,38</b>	<b>0,42</b>	<b>0,42</b>	<b>0,41</b>	<b>0,40</b>	<b>0,35</b>	<b>4,55</b>
budżet państwa	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,08	1,11
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TDT	0,21	0,25	0,24	0,23	0,22	0,19	0,22	0,21	0,20	0,19	0,16	2,32
Minister Infrastruktury	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
NFZ	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,22
FUS	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,79
FP	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11

Źródłem finansowania nowych zadań wykonywanych przez TDT będzie opłata uiszczana przez wnioskodawców w wysokości 450 zł za wydanie decyzji. Przy obliczaniu dochodu z tego tytułu projektodawca oparł się na średniej rocznej liczbie wydawanych zezwoleń na odstępstwo, tj. 1400 (wielkość populacji wskazana w pkt 4 OSR).

Opłata w wysokości 450 zł będzie pokrywała wszelkie koszty i wydatki związane z wydaniem zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów.

Na wysokość wydatków TDT składają się następujące elementy:

- 30% zweryfikowanego zysku TDT przekazywanego do budżetu państwa – szczegółowe informacje znajdują się w tabeli pkt 6 OSR;
- usługi telekomunikacyjne (telefony, połączenia internetowe, przygotowanie kluczy/certyfikatów do połączenia z CEP, serwis), usługi pocztowe, materiały eksploatacyjne (papier, toner, serwis), wydatki związane z zakupem komputerów dla pracowników oraz urządzenia wielofunkcyjnego (drukarka/ksero/skaner): 2022 r. – 0,08 mln zł, 2023 r. – 0,03 mln zł, 2024 r. – 0,03 mln zł, 2025 r. – 0,04 mln zł, 2026 r. – 0,04 mln zł, 2027 r. – 0,08 mln zł, 2028 r. – 0,04 mln zł, 2029 r. – 0,04 mln zł, 2030 r. – 0,04 mln zł, 2031 r. – 0,04 mln zł, 2032 r. – 0,09 mln zł;
- wynagrodzenie pracowników, składki ZUS, ZFŚS, PFRON: 2022 r. – 0,25 mln zł, 2023 r. – 0,25 mln zł, 2024 r. – 0,26 mln zł, 2025 r. – 0,26 mln zł, 2026 r. – 0,27 mln zł, 2027 r. – 0,28 mln zł, 2028 r. – 0,28 mln zł, 2029 r. – 0,29 mln zł, 2030 r. – 0,30 mln zł, 2031 r. – 0,31 mln zł, 2032 r. – 0,31 mln zł.

Należy zauważyć, że zgodnie z wyliczeniami, jak i informacją zawartą w pkt 7 OSR, zakłada się zatrudnienie dwóch pracowników do wykonywania zadań związanych z wydawaniem decyzji o zezwoleniu na odstępstwo.

Powyższe wydatki nie uwzględniają kosztów ewentualnej rozbudowy infrastruktury sieciowej mającej na celu zwiększenie wydajności związanej z koniecznością zapewnienia odpowiedniej przepustowości łączy internetowych.

Przedstawione dane dotyczące wysokości kosztów/wydatków ponoszonych przez TDT, jak i wynagrodzenia pracowników TDT, zostały opracowane na dzień wejścia w życie ustawy, tj. 1 stycznia 2022 r., oraz zakładają coroczne zwiększenie o wskaźnik inflacyjny. W konsekwencji powyższego, miesięczne wynagrodzenie netto dla pracownika TDT oszacowano na poziomie 5800 zł miesięcznie. Natomiast przychód TDT z tytułu wydawania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pozostaje na stałym poziomie.

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W zakresie art. 67 ustawy dla określenia ciężarów finansowych wnioskodawców zastosowane zostały założenia oraz metodologia analogiczne jak w pkt 6, bowiem wysokość ciężarów ponoszonych przez ww. podmioty jest w pełni koherentna z wyliczeniami określonymi w ramach wpływów na sektor finansów publicznych. Przy dokonywaniu kalkulacji w zakresie wpływu na gospodarkę i przedsiębiorczość przedmiotowej regulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.) oraz będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej. W szczególności kierowano się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzeniem w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EUR (kurs średnioroczny).</p> <p>Metodologia, jaką posługiwał się projektodawca obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych, w oparciu o wieloletnie doświadczenie w zakresie wydawania decyzji odnośnie homologacji oraz poświadczeń dotyczących stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Dochód budżetu państwa stanowi w każdym roku 30% zweryfikowanego zysku TDT oraz 51% PIT nowych pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących pracę związaną z wydawaniem zezwoleń na odstępstwo.</p> <p>Dochód JST stanowi w każdym roku 49% PIT nowych pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem zezwoleń na odstępstwo.</p> <p>Mając na uwadze dotychczas wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu liczbę decyzji dotyczących zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, przy uśrednieniu tych ilości, liczbę zezwoleń na odstępstwo w 2022 r. oraz kolejnych prognozowanych latach ustalono na poziomie 1400.</p> <p>Aktualnie opłata skarbowa w wysokości 10 zł za wydanie decyzji w sprawie zezwolenia na odstępstwo zasila budżet miasta stołecznego Warszawy, a więc brak jest potrzeby wykazania zmniejszenia dochodów budżetu państwa z tytułu składania wniosków do ministra właściwego do spraw transportu. Co istotne, jednostki samorządu terytorialnego (gminy) nie odnotują strat z uwagi na brak wpływów z tytułu opłaty skarbowej w wysokości 10 zł, gdyż zostaną one pokryte z 49% PIT pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem zezwolenia na odstępstwo.</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 2022	1 2023	2 2024	3 2025	4 2026	5 2027	6 2028	7 2029	8 2030	9 2031	10 2032	Łącznie (0-10)
W ujęciu pienięż- nym (w mln zł)	Właściciele pojazdów wnioskujący o wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów – zarówno duże przedsiębiorstw a, sektor mikro- , małych i średnich przedsiębiorstw , jak i rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-0,63	-6,93

	e i osoby starsze												
	Wynagrodzenie netto dla zatrudnionych pracowników TDT	0,14	0,14	0,15	0,15	0,16	0,16	0,16	0,17	0,17	0,18	0,18	1,76
	Podsumowanie	-0,49	-0,49	-0,48	-0,48	-0,47	-0,47	-0,47	-0,46	-0,46	-0,45	-0,45	-5,17
W ujęciu niepieniężnym	Właściciele pojazdów wnioskujący o wydanie zezwolenia na odstępstwo – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Skrócenie okresu trwania postępowania, które obecnie trwa ok 90 dni											
Nierozalne	(dodaj/usuń)												
Nierozalne	(dodaj/usuń)												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Do wykonania szacunków w pkt 7 zostało przyjęte, iż w 2022 r. i kolejnych latach zostanie wydanych 1400 decyzji o zezwoleniach na odstępstwo (przy założeniu, że projektowane przepisy wejdą w życie od 1 stycznia 2022 r.). Natomiast dodatkowy ciężar, jaki poniosą wnioskujący o wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych to 440 zł (450 zł – 10 zł). W powyższych kalkulacjach uwzględnione zostały wpływy z tytułu wynagrodzenia dwóch nowozatrudnionych pracowników w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem decyzji o zezwoleniu na odstępstwo (5800 zł netto/mc/os).												
Brak.													
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>													
<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 checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy							
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:			
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>			
Brak wpływu.			
<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	Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na pozostałe obszary.		
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>			
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.			
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>			
Zostanie przeprowadzona ewaluacja interwencji po roku, 2 latach i po 5 latach celem sprawdzenia rzeczywistego obciążenia pracą w TDT. Obejmie ona 20% liczby wniosków, związanej z nimi pracochłonności rozpatrzenia oraz czasu wydania decyzji (liczba dni), a w konsekwencji weryfikacja zasadności obciążenia finansowego właścicieli pojazdów przyjętą stawką opłaty za wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych.			
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>			
Brak.			

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

z dnia

**w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720, 1641 i ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa szczegółowy katalog danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a oraz pkt 8–18 i 20–24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, zwanej dalej „ewidencją”, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 ustawy oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

**§ 2.** W ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o dowodzie rejestracyjnym oraz jego wtórniku:
  - a) datę zamówienia dokumentu,
  - b) serię i numer dokumentu,
  - c) datę wydania dokumentu,
  - d) datę ważności dokumentu, jeżeli występuje takie ograniczenie,
  - e) oznaczenie organu wydającego dokument,
  - f) datę odbioru dokumentu,

---

<sup>1)</sup> Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1716).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie:

1) w zakresie swojej regulacji wdraża:

- a) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE 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 (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25),
- b) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 129);

2) służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz. Urz. UE L 111 z 25.04.2019, str. 13).

- g) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
  - h) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
  - i) numer świadectwa homologacji typu pojazdu,
  - j) termin badania technicznego,
  - k) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
  - l) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
  - m) powód utraty dokumentu,
  - n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
  - o) datę i godzinę wprowadzenia danych,
  - p) datę zwrotu dokumentu do organu rejestrującego;
- 2) o pozwoleniu czasowym oraz jego wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
  - b) datę wydania dokumentu,
  - c) datę ważności dokumentu,
  - d) datę przedłużenia ważności dokumentu,
  - e) cel wydania dokumentu,
  - f) oznaczenie organu wydającego dokument,
  - g) datę odbioru dokumentu,
  - h) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
  - i) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
  - j) numer świadectwa homologacji typu pojazdu,
  - k) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
  - l) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
  - m) powód utraty dokumentu,
  - n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
  - o) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 3) o profesjonalnej rejestracji pojazdów, w tym wynikające z decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów i dotyczące blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych:
- a) numer decyzji, datę wydania oraz początku i końca jej ważności, a także datę wydania załącznika do tej decyzji,
  - b) oznaczenie organu, który wydał decyzję,

- c) imię i nazwisko (nazwę lub firmę) podmiotu uprawnionego, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy, zwanego dalej „podmiotem uprawnionym”,
  - d) adres siedziby albo oddziału podmiotu uprawnionego,
  - e) data i miejsce urodzenia podmiotu uprawnionego – jeżeli dotyczy,
  - f) numer identyfikacyjny REGON podmiotu uprawnionego, albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
  - g) rodzaj podmiotu uprawnionego,
  - h) serię i numer wydanych blankietów profesjonalnego dowodu rejestracyjnego oraz datę i godzinę wydania ich przez organ,
  - i) serię i numer oraz datę i godzinę zwrotu blankietów profesjonalnego dowodu rejestracyjnego do organu, przez który zostały wydane oraz oznaczenie czy zostały wykorzystane,
  - j) serię i numer oraz datę i godzinę utraty lub zniszczenia oraz datę odnalezienia profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
  - k) powód utraty profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
  - l) datę i godzinę oraz przyczynę uchylecia decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów oraz datę jej doręczenia podmiotowi uprawnionemu,
  - m) oznaczenie organu, który uchylił decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów,
  - n) datę i godzinę stwierdzenia nieważności decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów albo datę i godzinę wydania decyzji odmownej w przypadku wznowienia postępowania,
  - o) datę określającą do kiedy podmiot nie może wnioskować ponownie o profesjonalną rejestrację pojazdów,
  - p) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane,
  - q) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 4) o karcie pojazdu oraz jej wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
  - b) datę wydania dokumentu,
  - c) oznaczenie podmiotu wydającego dokument,
  - d) datę odbioru dokumentu,

- e) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
  - f) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
  - g) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
  - h) powód utraty dokumentu,
  - i) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 5) o tablicach rejestracyjnych, w tym tymczasowych, dyplomatycznych, zabytkowych, indywidualnych oraz dodatkowej tablicy rejestracyjnej do oznaczania bagażnika oraz ich wtórnikach:
- a) datę wydania tablicy rejestracyjnej,
  - b) numer rejestracyjny,
  - c) rodzaj tablic ze względu na ich przeznaczenie oraz wielkość,
  - d) informację, czy tablica rejestracyjna była wydana przed dniem 1 maja 2000 r.,
  - e) datę utraty, zniszczenia tablic oraz datę odnalezienia tablic,
  - f) powód utraty tablic,
  - g) datę zwrotu tablic rejestracyjnych,
  - h) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 6) o profesjonalnych tablicach rejestracyjnych oraz ich legalizacji:
- a) datę i godzinę wydania profesjonalnych tablic rejestracyjnych,
  - b) profesjonalny numer rejestracyjny,
  - c) rodzaj tablic ze względu na ich przeznaczenie oraz wielkość,
  - d) datę i godzinę utraty, zniszczenia profesjonalnych tablic rejestracyjnych oraz datę i godzinę ich odnalezienia,
  - e) powód utraty profesjonalnych tablic rejestracyjnych,
  - f) datę i godzinę zwrotu tablic rejestracyjnych,
  - g) serię i numer znaku legalizacyjnego,
  - h) datę i godzinę wydania znaku legalizacyjnego,
  - i) datę i godzinę utraty lub zniszczenia znaku legalizacyjnego,
  - j) przyczynę utraty znaku legalizacyjnego,
  - k) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane,
  - l) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 7) o znakach legalizacyjnych:

- a) serię i numer nalepki legalizacyjnej, a w przypadku nalepki legalizacyjnej na tablicie tymczasowe datę ważności tej nalepki,
  - b) datę wydania znaków legalizacyjnych,
  - c) datę utraty, zniszczenia znaków legalizacyjnych oraz datę ich odnalezienia,
  - d) powód utraty znaków legalizacyjnych,
  - e) datę zwrotu znaków legalizacyjnych,
  - f) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 8) o nalepkach kontrolnych oraz ich wtórnikach:
- a) serię i numer nalepki kontrolnej,
  - b) datę wydania nalepki kontrolnej,
  - c) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia nalepki kontrolnej,
  - d) powód utraty nalepki kontrolnej,
  - e) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 9) o badaniach technicznych pojazdu:
- a) numer badania technicznego,
  - b) datę i godzinę wykonania badania technicznego albo jego przerwania,
  - c) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
  - d) wartość odczytu wskazania drogomierza pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary, a w przypadku braku możliwości odczytu – rodzaj stwierdzonej nieprawidłowości,
  - e) rodzaj badania technicznego,
  - f) rodzaj dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11 albo ust. 11a ustawy,
  - g) stwierdzone w toku badania technicznego usterki, w tym oznaczenie przedmiotu i zakresu badania, oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego za niezadawalający oraz wytyczne dotyczące oceny usterek,
  - h) opis usterki,
  - i) przyczynę przerwania wykonania badania technicznego,
  - j) wynik badania technicznego,
  - k) termin badania technicznego,
  - l) oznaczenie o wpisaniu do dowodu rejestracyjnego terminu badania technicznego,
  - m) oznaczenie o wydaniu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym,

- n) imię i nazwisko diagnosty oraz numer uprawnień diagnosty, który przeprowadził badanie techniczne,
  - o) informację, czy dane o badaniu technicznym zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80bc ustawy,
  - p) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 10) o szkodach istotnych:
- a) identyfikator szkody istotnej nadawany przez zakład ubezpieczeń,
  - b) kategorię szkody istotnej,
  - c) datę zdarzenia wyrządzającego szkodę istotną,
  - d) unikalny identyfikator zakładu ubezpieczeń,
  - e) handlową nazwę zakładu ubezpieczeń,
  - f) pełną nazwę zakładu ubezpieczeń,
  - g) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 11) o nadaniu i wybiciu nowego numeru nadwozia lub podwozia:
- a) nowy numer nadwozia lub podwozia,
  - b) rodzaj numeru nadwozia lub podwozia,
  - c) oznaczenie organu wprowadzającego dane,
  - d) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 12) o kradzieży i odnalezieniu pojazdu:
- a) datę albo przedział dat kradzieży oraz datę jej zgłoszenia,
  - b) datę odnotowania odnalezienia pojazdu albo datę odwołania poszukiwań,
  - c) jednostkę Policji wprowadzającą dane o kradzieży i odnalezieniu,
  - d) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 13) o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego:
- a) datę zatrzymania dokumentu,
  - b) przyczynę zatrzymania dokumentu,
  - c) datę zwrotu dokumentu,
  - d) datę i godzinę wprowadzenia danych,
  - e) oznaczenie podmiotu zatrzymującego dokument,
  - f) serię i numer pokwitowania wydanego w związku z zatrzymaniem dokumentu,
  - g) datę wydania pokwitowania,
  - h) stwierdzone w toku kontroli usterki, w tym oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego pojazdu za niezadawalający oraz opis usterki, jeżeli dotyczy,

- i) informację o wydaniu skierowania na dodatkowe badanie techniczne, jeżeli dotyczy,
  - j) warunki używania pojazdu, jeżeli dotyczy,
  - k) datę do kiedy zezwolono na używanie pojazdu, jeżeli dotyczy;
- 14) o zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego:
- a) datę i godzinę zatrzymania dokumentu,
  - b) przyczynę zatrzymania dokumentu,
  - c) datę i godzinę wprowadzenia danych,
  - d) oznaczenie podmiotu zatrzymującego dokument,
  - e) serię i numer pokwitowania wydanego w związku z zatrzymaniem dokumentu,
  - f) datę wydania pokwitowania,
  - g) stwierdzone w toku kontroli usterki, w tym oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego pojazdu za niezadawalający oraz opis usterki, jeżeli dotyczy,
  - h) informację o wydaniu skierowania na dodatkowe badanie techniczne, jeżeli dotyczy,
  - i) warunki używania pojazdu, jeżeli dotyczy,
  - j) datę i godzinę do kiedy zezwolono na używanie pojazdu, jeżeli dotyczy;
- 15) o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu:
- a) numer zaświadczenia,
  - b) datę wydania zaświadczenia,
  - c) informację, czy pojazd jest kompletny,
  - d) dane właściciela zamieszczone w zaświadczeniu,
  - e) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, jeżeli podmiot posiada,
  - f) informację o podmiocie przekazującym zaświadczenie do organu rejestrującego,
  - g) datę otrzymania zaświadczenia przez organ rejestrujący,
  - h) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 16) o stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów:
- a) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania,
  - b) adres stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów,
  - c) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, jeżeli podmiot posiada,
  - d) numer identyfikacji podatkowej (NIP),
  - e) indywidualny numer rejestrowy,

- f) datę wpisu do rejestru,
  - g) datę i przyczynę skreślenia z rejestru,
  - h) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 17) o czasowym wycofaniu i ponownym dopuszczeniu do ruchu pojazdu:
- a) datę początku i końca czasowego wycofania pojazdu z ruchu,
  - b) datę do kiedy przedłużono czasowe wycofanie pojazdu z ruchu,
  - c) datę ponownego dopuszczenia pojazdu do ruchu,
  - d) dodatkową informację o wycofaniu, jeżeli występuje,
  - e) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 18) o wyrejestrowaniu pojazdu:
- a) datę wyrejestrowania pojazdu,
  - b) przyczynę wyrejestrowania pojazdu,
  - c) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 19) o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu albo dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji:
- a) numer świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
  - b) datę wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
  - c) rodzaj dokumentu,
  - d) datę początku i końca okresu obowiązywania dokumentu,
  - e) dodatkową informację o homologacji, jeżeli występuje,
  - f) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 20) o zakładzie ubezpieczeń, który zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:
- a) unikalny identyfikator zakładu ubezpieczeń,
  - b) handlową nazwę zakładu ubezpieczeń,
  - c) pełną nazwę zakładu ubezpieczeń;

- 21) o umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:
- a) cechy identyfikujące dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia,
  - b) datę zawarcia umowy ubezpieczenia,
  - c) datę początku i końca okresu ubezpieczenia,
  - d) datę rozwiązania umowy ubezpieczenia przed końcem okresu ubezpieczenia określonego w umowie,
  - e) rodzaj umowy ubezpieczenia,
  - f) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 22) o zabezpieczeniach ustanowionych na pojeździe, w tym o zajęciu pojazdu przez organ egzekucyjny, oraz ich zniesieniu:
- a) numer zawiadomienia o zabezpieczeniu,
  - b) datę ustanowienia zabezpieczenia,
  - c) oznaczenie podmiotu, który ustanowił zabezpieczenie lub zajęcie,
  - d) datę zniesienia zabezpieczenia, a także numer zawiadomienia o zniesieniu zabezpieczenia,
  - e) datę i godzinę wprowadzenia danych,
  - f) dodatkową informację o zabezpieczeniach lub zajęciach, jeżeli występuje;
- 23) o pojeździe, na którym ustanowiono zastaw rejestrowy:
- a) markę,
  - b) rodzaj,
  - c) numer VIN lub numer nadwozia (podwozia) lub ramy,
  - d) numer rejestracyjny,
  - e) rok produkcji,
  - f) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 24) o pojazdach używanych w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, zamieszczonych w wykazie pojazdów używanych w ruchu drogowym prowadzonym przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy:
- a) markę,
  - b) rodzaj, jeżeli dotyczy,
  - c) typ, jeżeli dotyczy,
  - d) model,
  - e) numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy,

- f) maksymalną masę całkowitą pojazdu, wyłączając motocykle i motorowery,
  - g) dopuszczalną masę całkowitą,
  - h) dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów,
  - i) masę własną,
  - j) liczbę osi,
  - k) pojemność skokową silnika,
  - l) maksymalną moc netto silnika,
  - m) rodzaj paliwa,
  - n) liczbę miejsc siedzących,
  - o) liczbę miejsc stojących,
  - p) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane,
  - q) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 25) o profesjonalnych dowodach rejestracyjnych, zamieszczone w wykazie pojazdów używanych w ruchu drogowym prowadzonym przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy:
- a) serię i numer blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
  - b) okres ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
  - c) datę i godzinę wypełnienia profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
  - d) datę i godzinę rozpoczęcia i zakończenia jazdy testowej,
  - e) datę i godzinę zakończenia ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, w przypadku gdy ostatecznie zakończono używanie pojazdu w ruchu drogowym w ramach profesjonalnej rejestracji przed upływem okresu ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
  - f) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane,
  - g) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 26) o wymianie drogomierza:
- a) datę i przyczynę wymiany drogomierza,
  - b) datę dokonania odczytu wskazania drogomierza po wymianie,
  - c) wartość odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, a w przypadku braku możliwości odczytu – rodzaj stwierdzonej nieprawidłowości,
  - d) wynik odczytu wskazania drogomierza,
  - e) imię i nazwisko diagnosty oraz numer uprawnień diagnosty, który dokonał odczytu wskazania drogomierza,

- f) informację, czy dane o wymianie drogomierza zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80bc ustawy,
  - g) datę i godzinę wprowadzenia danych,
  - h) numer dokumentu potwierdzającego dokonanie odczytu wskazania drogomierza,
  - i) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
  - j) informacja o wydaniu dokumentu potwierdzającego dokonanie odczytu wskazania drogomierza,
  - k) informacja o złożeniu oświadczenia, o którym mowa w art. 81b ust. 5 ustawy;
- 27) o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli:
- a) datę i godzinę odczytu wskazania drogomierza,
  - b) wartość odczytu wskazania drogomierza w czasie kontroli wraz z jednostką miary, a w przypadku braku możliwości odczytu – rodzaj stwierdzonej nieprawidłowości,
  - c) oznaczenie podmiotu dokonującego kontroli,
  - e) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 28) o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd:
- a) numer zezwolenia na odstępstwo,
  - b) datę wydania zezwolenia na odstępstwo,
  - c) oznaczenie organu, który wydał zezwolenie na odstępstwo,
  - d) zakres zezwolenia na odstępstwo, w tym rodzaj odstępstwa oraz opis,
  - e) datę uchylecia zezwolenia na odstępstwo, jeżeli dotyczy,
  - f) informację o zakończeniu obowiązywania zezwolenia na odstępstwo, jeżeli dotyczy,
  - f) powód uchylecia zezwolenia na odstępstwo, jeżeli dotyczy,
  - g) datę i godzinę wprowadzenia danych.

**§ 3.** W ewidencji gromadzi się następujące dane techniczne o pojeździe:

- 1) markę;
- 2) kategorię;
- 3) typ;
- 4) model (nazwę handlową);
- 5) wariant;
- 6) wersję;
- 7) rodzaj;
- 8) podrodzaj;

- 9) przeznaczenie;
- 10) rodzaj kodowania Rodzaj-Podrodzaj-Przeznaczenie;
- 11) kod Rodzaj-Podrodzaj-Przeznaczenie;
- 12) rodzaj tabliczki znamionowej;
- 13) pochodzenie;
- 14) sposób produkcji;
- 15) rok produkcji;
- 16) nazwę producenta;
- 17) nazwę producenta pojazdu podstawowego i producenta ostatniego etapu budowy pojazdu;
- 18) datę pierwszej oraz datę każdej kolejnej rejestracji w kraju;
- 19) datę pierwszej rejestracji za granicą;
- 20) datę sprowadzenia pojazdu z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- 21) zastrzeżenia, o których mowa w art. 75 ust. 1 ustawy;
- 22) stosunek maksymalnej mocy netto silnika do masy własnej (dotyczy tylko motocykli);
- 23) pojemność skokową silnika;
- 24) maksymalną moc netto silnika;
- 25) maksymalną moc netto silnika elektrycznego;
- 26) rodzaj zasilania silnika;
- 27) klasę pojazdu hybrydowego (elektrycznego);
- 28) informację, że pojazd jest napędzany wyłącznie energią elektryczną;
- 29) rodzaj paliwa;
- 30) rodzaj pierwszego paliwa alternatywnego;
- 31) rodzaj drugiego paliwa alternatywnego;
- 32) zużycie paliwa dla każdego wymienionego w pkt 29–31 rodzaju paliwa, jeżeli dotyczy;
- 33) indywidualne poziomy emisji CO<sub>2</sub> dla każdego wymienionego w pkt 29–31 rodzaju paliwa;
- 34) poziom emisji zanieczyszczeń (normy EURO);
- 35) masę własną;
- 36) masę pojazdu gotowego do jazdy;
- 37) dopuszczalną masę całkowitą;
- 38) maksymalną masę całkowitą;
- 39) dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów;
- 40) maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów;

- 41) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy z hamulcem;
- 42) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy bez hamulca;
- 43) dopuszczalną ładowność;
- 44) maksymalną ładowność;
- 45) liczbę osi;
- 46) największy dopuszczalny nacisk osi;
- 47) największy maksymalny nacisk osi;
- 48) rozstaw osi;
- 49) rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół pozostałych osi;
- 50) maksymalny rozstaw kół;
- 51) średni rozstaw kół;
- 52) minimalny rozstaw kół;
- 53) liczbę miejsc siedzących;
- 54) liczbę miejsc stojących;
- 55) liczbę miejsc ogółem;
- 56) rodzaj zawieszenia;
- 57) wyposażenie i rodzaj urządzenia radarowego bliskiego zasięgu;
- 58) zamontowany hak;
- 59) zamontowaną kierownicę po prawej stronie;
- 60) zamontowaną kierownicę po prawej stronie pierwotnie;
- 61) zamontowany katalizator albo pochłaniacz;
- 62) kod zastosowanej technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych w celu redukcji emisji spalin;
- 63) redukcję emisji spalin w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych dla każdego wymienionego w pkt 29–31 rodzaju paliwa, jeżeli dotyczy;
- 64) zużycie energii elektrycznej;
- 65) kod Instytutu Transportu Samochodowego;
- 66) datę pierwszej rejestracji;
- 67) masę pojazdu podstawowego gotowego do jazdy, jeżeli dotyczy;
- 68) masę próbną, jeżeli dotyczy;
- 69) współczynnik odchylenia, jeżeli dotyczy;
- 70) współczynnik korelacji, jeżeli dotyczy;

- 71) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów, jeżeli dotyczy;
- 72) kod nadwozia, w tym w stosownych przypadkach, cyfry uzupełniające, jeżeli dotyczy;
- 73) maksymalną prędkość w km/h, jeżeli dotyczy;
- 74) zasięg pojazdu, w przypadku pojazdu elektrycznego lub hybrydowego (OVC-HEV), jeżeli dotyczy.

**§ 4.** Organy właściwe w sprawach rejestracji pojazdów przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 1–8, pkt 9 lit. k, pkt 11, 17–19 i 22, z wyłączeniem oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane oraz daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3.

**§ 5.** Zakłady ubezpieczeń przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 10, 20 i 21, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, 4, 15 i 23 – przy zawieraniu umowy obowiązkowego ubezpieczenia dla pojazdu niezarejestrowanego.

**§ 6.** Właściwa jednostka organizacyjna Policji przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 12, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

**§ 7.** Właściwa jednostka organizacyjna Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej lub Krajowej Administracji Skarbowej przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 13 i 14 z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

**§ 8.** Stacje kontroli pojazdów przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 9 lit. a i b – w przypadku gdy dane o badaniu technicznym są wprowadzane do ewidencji w trybie art. 80bc ustawy, i lit. c–o, pkt 13 i 26, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, 3, 4, 7–9, 15, 19, 23, 29–31, 37, 38, 41–45, 47, 48, 53–55 i pkt 61 – przy przeprowadzaniu badania technicznego lub dokonania odczytu drogomierza w przypadku pojazdu niezarejestrowanego, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

**§ 9.** Centralna informacja o zastawach rejestrowych przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 23, z wyłączeniem marki, rodzaju, roku produkcji oraz daty i godziny wprowadzenia danych.

**§ 10.** Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 10, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

**§ 11.** Stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów przekazują dane wymienione w § 2 pkt 15, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

**§ 12.** Marszałkowie województwa przekazują dane wymienione w § 2 pkt 16, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

**§ 13.** Podmioty uprawnione, o których mowa w art. 80s ust. 2 ustawy, którym wydano decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów, przekazują dane wymienione w § 2 pkt 24 i 25, z wyłączeniem oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane oraz daty i godziny wprowadzenia danych.

**§ 14.** Właściwa jednostka organizacyjna Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej lub Służby Celno-Skarbowej przekazuje dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 27, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, 3, 4, 7–9, 15, 19, 23, 29–31, 37, 38, 41–45, 47, 48, 53–55 i 61 – w przypadku odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego.

**§ 15.** Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 28, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, 3, 4, 7–9, 15, 19, 23, 29–31, 37, 38, 41–45, 47, 48, 53–55 i 61 – w przypadku zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych dla pojazdu niezarejestrowanego.

**§ 16.** Dane gromadzone w ewidencji, dotyczące daty i godziny wprowadzenia danych oraz oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane, są uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

**§ 17.** Przepisy:

- 1) § 5 pkt 1 w zakresie § 2 pkt 20 i 22 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 2) § 2 pkt 16 oraz § 12 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z 2019 r. poz. 730 oraz z 2020 r. poz. 1517);

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 2183 i 2281, z 2016 r. poz. 352 i 2001, z 2017 r. poz. 379, 777 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 957.

- 3) § 2 pkt 23 oraz § 9 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;
- 4) § 11 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;

**§ 18.** Organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 15 do dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

**§ 19.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ... 2022 r.<sup>4)</sup>

**MINISTER CYFRYZACJI**

---

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 2547 oraz z 2020 r. poz. 1479), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. ...).

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów stanowi realizację zmian wprowadzonych ustawą z dnia .... 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. ...) w zakresie rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o informacje o odstępstwach od warunków technicznych.

Wymieniona wyżej ustawa rozszerzyła zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o ww. kategorię danych.

Niniejszy projekt, zgodnie z upoważnieniem ustawowym, precyzuje zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w zakresie ww. kategorii.

Zauważyć należy, że upoważnienie określone w art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.) (dalej: ustawa) rozszerza zakres danych, który ma zostać doprecyzowany w rozporządzeniu o dane wymienione w art. 80b ust. 1 pkt 24 (o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd). Jednocześnie w art. 80ba w ust. 1 w pkt 10 ustawy dodawany jest nowy podmiot obowiązany do wprowadzania ww. danych do centralnej ewidencji pojazdów – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Dotychczasowy akt wykonawczy jest utrzymany w mocy przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, niemniej jednak wobec opisanej powyżej zmiany przepisu upoważniającego zachodzi konieczność wydania nowego rozporządzenia.

Niniejszy projekt, zgodnie z delegacją określoną w art. 80b ust. 2 ustawy, precyzuje szczegółowy zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, uwzględniając nową kategorię danych dotyczących wydanych zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, a także określa szczegółowy zakres danych przekazywanych przez poszczególne podmioty zobowiązane.

Co do zasady pozostały zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów na podstawie rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 2547 oraz 2020 r. poz. 1479) pozostawiono w dotychczasowym kształcie.

W zakresie danych o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, zakłada się gromadzenie następujących danych:

- 1) numer zezwolenia na odstępstwo;
- 2) datę wydania zezwolenia na odstępstwo;
- 3) oznaczenie organu, który wydał zezwolenie na odstępstwo;
- 4) zakres zezwolenia na odstępstwo, w tym rodzaj odstępstwa oraz opis;
- 5) datę uchylenia zezwolenia na odstępstwo, jeżeli dotyczy;
- 6) informację o zakończeniu obowiązywania zezwolenia na odstępstwo, jeżeli dotyczy;
- 7) powód uchylenia zezwolenia na odstępstwo, jeżeli dotyczy;
- 8) datę i godzinę wprowadzenia danych.

Należy podkreślić, że data i godzina wprowadzenia danych o wydaniu zezwolenia na odstępstwo jest automatycznie uzupełniana przez system, a w przypadku wskazania w katalogu gromadzonych danych również oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane – dane również są uzupełniane automatycznie przez system.

Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu .... 2022 r. Termin wejścia w życie nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Zgodnie z § 17 projektu rozporządzenia stosowanie przepisów dotyczących gromadzenia i przekazywania danych o:

- 1) stacjach demontażu przez marszałków (pkt 2),
- 2) demontażu pojazdów bezpośrednio przez stacje demontażu (pkt 4),
- 3) zastawach rejestrowych za pomocą systemu prowadzonego przez Ministra Sprawiedliwości (pkt 3),
- 4) polisach bezpośrednio przez zakłady ubezpieczeń (pkt 1)

– nastąpi od daty określonej w odpowiednim komunikacie Ministra Cyfryzacji określonym w ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.) oraz w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana regulacja 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) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 362, z późn. zm.).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt zostanie udostępniony na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Cyfryzacji, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Kancelaria Prezesa Rady Ministrów</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b></p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>15 września 2021 r .</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Upoważnienie ustawowe: art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b></p>
--	---

#### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

#### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów stanowi realizację zmian wprowadzonych ustawą z dnia .... 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. ...), która rozszerza zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o informacje o zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, a także wprowadza nowy podmiot zobowiązany do zasilania ewidencji tymi danymi. W/w projekt ustawy zmienia upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wobec czego nastąpi uchylene obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych centralnej ewidencji pojazdów. Konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia.

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

Niniejszy projekt określa szczegółowy zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, w szczególności rozszerzając ten zakres w stosunku do stanu obecnego o dane dotyczące informacji o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów. Projekt rozporządzenia uwzględnia również nowy podmiot zobowiązany do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów: Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu ... 2022 r. Termin wejścia w życie nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

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

Nie dotyczy

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

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów, zobowiązany do dostosowania systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów i kierowców do rozszerzonego zakresu danych o zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów
Organy właściwe w sprawach rejestracji pojazdów	399	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów
PWPW S.A.	1	Informacja ogólnodostępna	Właściciel systemu informatycznego Pojazd

			obsługującego zadania realizowane przez organy rejestrujące pojazdy
Stacje kontroli pojazdów	Ok. 5145	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów
Policja	1	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów
Straż Graniczna	1	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów
Żandarmeria Wojskowa	1	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów
Inspekcja Transportu Drogowego	1	Informacja ogólnodostępna	Przekazywanie danych o odczycie drogomierza w czasie kontroli do centralnej ewidencji pojazdów
Służba Celno- Skarbowa	1	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów
Krajowa Administracja Skarbowa	1	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego	1	Informacja ogólnodostępna	Przekazywanie danych o wydanych zezwoleniach na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów

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

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Cyfryzacji.

#### 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)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz Celowy - CEPiK												
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem			0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz Celowy CEPiK			0	0	0	0	0	0	0	0	0	
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem			0	0	0	0	0	0	0	0	0	

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Fundusz Celowy – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zmiana po stronie Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w zakresie rozszerzenia katalogu danych, zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.  Przedmiotowy projekt nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generował skutków finansowych dla budżetu państwa.											
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>												
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	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0	0			
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0	0			
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0	0			
	(dodaj/usuń)											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu										
	(dodaj/usuń)											
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Brak wpływu										
	(dodaj/usuń)	Brak wpływu										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.											
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>												
<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 checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" 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 elektroniczacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projekt rozporządzenia nie ma wpływu 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	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu ... 2022 r. Termin wejścia w życie rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia ustawy w życie.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie dotyczy.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak załączników.		