



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-4-21

Druk nr 908
Warszawa, 21 stycznia 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 o transporcie drogowym.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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 o transporcie drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 oraz z 2020 r. poz. 875 i 1087) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 2 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. Urz. UE L 314 z 30.11.2017, str. 3).”;

2) art. 54d i art. 54e otrzymują brzmienie:

„Art. 54d. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego w zakresie wstępnych i szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczep kategorii O₃ i O₄ i ciągników kołowych kategorii T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy dotyczące zapewnienia koordynacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w odniesieniu do działań, o których mowa w art. 54e ust. 1, oraz umożliwienia wymiany innych informacji z właściwymi punktami kontaktowymi w tym zakresie oraz udzielania im pomocy.

2. Wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Stołeczny Policji, komendanci oddziałów Straży Granicznej, dyrektorzy izb administracji skarbowej oraz zarządcy dróg przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje, o których mowa w art. 54e ust. 1, przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego lub za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej.

3. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje, o których mowa w art. 54e ust. 1,

niezwłocznie po zakończeniu kontroli za pośrednictwem centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, o której mowa w art. 80 ust. 1.

4. W przypadku przekazywania informacji za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego przez podmioty, o których mowa w ust. 2, informacje powinny być podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.

5. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzory informacji, o których mowa w art. 54e ust. 1, w formie dokumentów elektronicznych.

Art. 54e. 1. W przypadku stwierdzenia podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej, że pojazd, o którym mowa w art. 54d ust. 1, niezarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o wynikach kontroli państwo członkowskie Unii Europejskiej albo państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w którym pojazd ten jest zarejestrowany, oraz może zwrócić się do właściwego organu tego państwa o podjęcie działań zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego tego pojazdu.

2. Przekazywanie informacji, o których mowa w ust. 1, odbywa się przy użyciu systemu wymiany komunikatów (systemu RSI), o którym mowa w art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej.”;

3) w art. 80 w ust. 2 w pkt 3 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) markę, typ, numer rejestracyjny, numer VIN i kraj rejestracji pojazdu,”.

Art. 2. 1. W latach 2021–2030 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego 700 000,00 zł, z czego w:

- 1) 2021 r. – 700 000,00 zł;
- 2) 2022 r. – 0,00 zł;
- 3) 2023 r. – 0,00 zł;
- 4) 2024 r. – 0,00 zł;

- 5) 2025 r. – 0,00 zł;
- 6) 2026 r. – 0,00 zł;
- 7) 2027 r. – 0,00 zł;
- 8) 2028 r. – 0,00 zł;
- 9) 2029 r. – 0,00 zł;
- 10) 2030 r. – 0,00 zł.

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

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

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 2 w zakresie art. 54e ust. 2, który wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym służy stosowaniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. Urz. UE L 314 z 30.11.2017, str. 3), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2017/2205”.

Przedmiotem regulacji rozporządzenia (UE) 2017/2205 jest ustanowienie zasad mających zastosowanie do zgłoszeń wyników drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych poruszających się po drogach państw członkowskich Unii Europejskiej (RSI) wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki przekazywane przy użyciu systemu RSI, które mają być stosowane od dnia 30 czerwca 2020 r. W rozporządzeniu tym określono minimalne wymogi, jakie musi spełniać komunikat RSI oraz komunikat potwierdzenia zgłoszenia. Rozporządzenie (UE) 2017/2205 ma zastosowanie do państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Zgodnie z art. 18 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2014/47/UE”, w przypadku, między innymi, stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym w państwie członkowskim podczas kontroli poważnych lub niebezpiecznych usterek punkt kontaktowy powiadamia o wynikach kontroli punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. Do zapewnienia skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi w każdym państwie członkowskim powinien zatem istnieć punkt kontaktowy do celów współpracy z innymi właściwymi organami.

Ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z poz. 1466) nałożono na Głównego Inspektora Transportu Drogowego obowiązek wykonywania zadań punktu kontaktowego w zakresie wstępnych i szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczep

kategorii O₃ i O₄ i ciągników kołowych kategorii T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy dotyczący zapewnienia koordynacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w odniesieniu do działań, o których mowa w art. 54e, oraz umożliwienia wymiany innych informacji z właściwymi punktami kontaktowymi w tym zakresie oraz udzielania im pomocy.

Po dokonanej analizie stwierdzono, że w celu wykonania rozporządzenia (UE) 2017/2205 będzie konieczne utworzenie systemu, za pośrednictwem którego będzie istniała możliwość przekazywania ww. danych. System wymiany komunikatów RSI, którego wymogi zostały określone w rozporządzeniu (UE) 2017/2205, musi zapewnić komunikację z punktami kontaktowymi państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państwami członkowskimi Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Optymalnym rozwiązaniem jest, aby nowe usługi działały w powiązaniu z systemem teleinformatycznym prowadzonym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego – centralną ewidencją naruszeń, zwaną dalej „CEN”.

Przedmiotowy projekt ustawy nakłada na Głównego Inspektora Transportu Drogowego obowiązek utworzenia systemu wymiany komunikatów RSI, w ramach prowadzonego ww. punktu kontaktowego.

Projektowane przepisy ustawy dodają obowiązek gromadzenia w związku z przeprowadzoną kontrolą informacji o numerze VIN kontrolowanego pojazdu. Projekt ustawy dotyczy zatem doprecyzowania obecnie obowiązujących przepisów związanych z prowadzeniem ww. ewidencji i zapewnieniem właściwego funkcjonowania CEN, przez umożliwienie gromadzenia i przetwarzania danych w zakresie szczegółowych danych kontrolowanego pojazdu zgodnych z wymogami rozporządzenia (UE) 2017/2205.

Mając na uwadze aktualny etap prac legislacyjnych, skorygowano termin wejścia w życie projektowanej ustawy. Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 2 w zakresie art. 54e ust. 2. Z uwagi na harmonogram procesu legislacyjnego oraz konieczność zapewnienia czasu na utworzenie

sprawnie działającej usługi systemu wymiany komunikatów RSI (w tym testowanie narzędzia) przewiduje się, że przepis ten wejdzie w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy. Proponowany termin wejścia ustawy w życie w terminie późniejszym niż początkowo założony dzień 1 stycznia 2021 r. umożliwi dochowanie terminu na stworzenie i uruchomienie usługi wymiany komunikatów RSI.

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

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia 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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego tel. 22 630 12 40, e-mail: Bogdan.Oleksiak@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>12.01.2021 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140 oraz z 2020 r. poz. 875 i 1087)</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów</p> <p>UC39</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy służy stosowaniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. Urz. UE L 314 z 30.11.2017, str. 3), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2017/2205”.

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

Projekt ustawy ma na celu zapewnienie, aby wszystkie wymagane dane, o których mowa w załączniku do rozporządzenia (UE) 2017/2205, w szczególności takie jak kategoria pojazdu czy numer VIN pojazdu, były gromadzone w celu umożliwienia ich przetwarzania i wymiany komunikatów między punktami kontaktowymi krajów Unii Europejskiej dotyczących zgłoszeń wyników drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych wskazujących poważne lub niebezpieczne usterki.

W związku z tym prowadzona przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego centralna ewidencja naruszeń, o której mowa w art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwana dalej „CEN”, zostanie powiększona o dodatkowe dane dotychczas niegromadzone, które – zgodnie z odpowiednimi przepisami rozporządzenia (UE) 2017/2205 – powinny zostać umieszczone zarówno w protokole drogowej kontroli technicznej pojazdu, jak i w wyniku bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej przekazywanym w formie komunikatu RSI.

Projekt wprowadza obowiązek zapewnienia przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego przekazywania komunikatów w systemie RSI do innych punktów kontaktowych Unii Europejskiej oraz państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym właściwych dla rejestracji pojazdu.

Rozporządzenie (UE) 2017/2205 ustanawia zasady mające zastosowanie do zgłoszeń wyników drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych, poruszających się po drogach państw członkowskich Unii Europejskiej wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki, przekazywanych za pośrednictwem systemu wymiany komunikatów (systemu RSI) z wykorzystaniem architektury systemu ERRU i ma być stosowane od dnia 30 czerwca 2020 r. Zgodnie z art. 18 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2014/47/UE”, w przypadku, między innymi, stwierdzenia w pojeździe niezarejestrowanym w państwie członkowskim kontroli poważnych lub niebezpiecznych usterek punkt kontaktowy powiadamia o wynikach kontroli punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany. W rozporządzeniu (UE) 2017/2205 określono minimalne wymagania, jakie musi spełniać komunikat RSI oraz komunikat potwierdzenia zgłoszenia.

Podkreślić należy, że zgodnie z motywem 6 rozporządzenia (UE) 2017/2205, ze względu na ograniczony zakres art. 16 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009 r., str. 51, z późn. zm.) i wynikający z tego ograniczony zakres systemu europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), zgłoszenie określone w art. 18 ust. 1 dyrektywy 2014/47/UE nie może zostać przekazane za pośrednictwem krajowych rejestrów elektronicznych przy użyciu tego systemu. W związku z czym, po analizie zagadnienia, w celu wykonania rozporządzenia (UE) 2017/2205, konieczne będzie utworzenie nowego systemu, za pośrednictwem którego będzie istniała możliwość przekazywania ww. danych. Optymalnym rozwiązaniem jest, aby nowe usługi działały w powiązaniu z CEN (systemem teleinformatycznym prowadzonym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego). Wykonanie przez Polskę zobowiązań nałożonych przez rozporządzenie (UE) 2017/2205 pozwoli na sprawniejszą współpracę Inspekcji Transportu Drogowego z właściwymi organami innych państw członkowskich Unii Europejskiej z uwagi na zakres wymiany informacji dotyczących stwierdzenia w pojeździe poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu.

Działania te przyczynią się do zapobiegania nieuczciwej konkurencji w transporcie drogowym związanej z różnymi poziomami kontroli stosowanymi przez poszczególne państwa członkowskie.

Informacja o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

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

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

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

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Konieczność gromadzenia większej liczby danych dotyczących drogowych kontroli technicznych.
wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego	16	ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Konieczność przekazywania dodatkowych danych do CEN.
wojewódzcy komendanci Policji i Komendant Stołeczny Policji	17	ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.)	Jw.
Szef Krajowej Administracji Skarbowej	1		Jw.
Komendant Główny Straży Granicznej	1		Jw.
zarządcy dróg	2876		Jw.
starostwa oraz miasta na prawach powiatu	380	ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	Konieczność przekazania informacji przez punkt kontaktowy GITD komunikatu od innego punktu kontaktowego.
właściciele pojazdów kategorii M ₂ , M ₃ , N ₂ i N ₃ , przyczep kategorii O ₃ i O ₄ i ciągników kołowych kategorii T ₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy – pojazdy zgłoszone do licencji wspólnotowej lub zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez przedsiębiorców znajdujących się w KREPTD	ok. 152 tys.	system KREPTD	Konieczność przekazania większego zakresu danych podczas drogowych kontroli technicznych.

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

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

Projekt został przekazany do konsultacji społecznych następującym podmiotom:

1. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność,
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
3. Związek Zawodowy Inspektorów Transportu Drogowego,
4. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”,
5. Krajowa Izba Gospodarcza,
6. Business Centre Club,
7. Konfederacja Lewiatan,
8. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
9. Forum Związków Zawodowych,
10. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
11. Związek Zawodowy Kierowców RP,
12. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
13. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
16. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
17. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
18. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
19. Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych,
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
21. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
23. Związek Gmin Wiejskich RP,
24. Związek Miast Polskich,
25. Unia Miasteczek Polskich,
26. Unia Metropolii Polskich,
27. Związek Powiatów Polskich,
28. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
29. Polska Unia Transportu,
30. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Z uwagi na harmonogram procesu legislacyjnego wyznaczono 7-dniowy termin na opiniowanie. Wyniki konsultacji publicznych zostały omówione w raporcie z konsultacji.

Projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 30 września 2020 r.

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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-0,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-0,7

JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Źródła finansowania	Budżet państwa część 39 Transport, dział 600 Transport i łączność, rozdział 60055 Inspekcja Transportu Drogowego											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Mając na uwadze konieczność implementacji przepisów rozporządzenia (UE) 2017/2205, niezbędne jest uruchomienie dodatkowych środków na stworzenie i utrzymanie usługi wymiany komunikatów (systemu RSI), o którym mowa w art. 3 tego rozporządzenia.</p> <p>Do obliczenia limitu wydatków budżetu państwa na 2021 r. w kwocie 700 000,00 zł przyjęto założenia, aby nowa usługa działała w powiązaniu z systemem teleinformatycznym CEN, wykorzystując infrastrukturę już zbudowanej komunikacji z ERRU (system KREPTD), aby zrealizować przekazywanie komunikatów do punktów kontaktowych innych państw członkowskich oraz odbieranie komunikatów z punktów kontaktowych innych państw członkowskich, a następnie przekazywanie informacji do starostw o konieczności podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 54d ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Powyższe informacje powinny być przekazywane za pomocą systemu RSI.</p> <p>W zakresie komunikatów kierowanych do punktów kontaktowych innych państw członkowskich, zmiany będą polegać w szczególności na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) generowaniu komunikatu określonego w załączniku do rozporządzenia (UE) 2017/2205, tj. umożliwieniu przekazania komunikatu do punktu kontaktowego innego kraju członkowskiego dotyczącego poważnej lub niebezpiecznej usterki, która została stwierdzona na podstawie kontroli stanu technicznego pojazdu, zarejestrowanej w CEN; 2) stworzeniu mechanizmu przekazywania komunikatów o kontroli stanu technicznego przeprowadzonej przez inne organy kontrolne niż Inspekcja Transportu Drogowego, w których stwierdzono poważne lub niebezpieczne usterki, wraz z walidacją danych niezbędnych do przekazania pełnego komunikatu wychodzącego; 3) umożliwieniu przyjęcia potwierdzenia odbioru komunikatu zgłoszenia przesłanego do punktu kontaktowego innego państwa członkowskiego. <p>W zakresie komunikatów kierowanych do krajowego punktu kontaktowego przez inne państwa członkowskie, zmiana będzie polegać w szczególności na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) umożliwieniu otrzymywania z innych krajów członkowskich komunikatów dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów zarejestrowanych na terenie RP, w wyniku których stwierdzono poważne lub niebezpieczne usterki; 2) umożliwieniu przekazywania informacji do właściwego ze względu na miejsce rejestracji pojazdu starostwa o konieczności podjęcia działań zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu; 3) umożliwieniu przesyłania potwierdzenia odebrania komunikatu do punktu kontaktowego innego państwa członkowskiego, które przekazało komunikat o stwierdzonych usterkach w ramach przeprowadzonej kontroli stanu technicznego; 4) umożliwieniu rejestrowania komunikatów otrzymywanych z innych państw członkowskich. <p>Niezależnie od ww. wymiany komunikatów, zmiana musi uwzględniać także:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) umożliwienie przechowywania danych z przeprowadzonej kontroli stanu technicznego przez okres co najmniej 36 miesięcy; 2) utworzenie w CEN słownika organów przeprowadzających rejestrację pojazdów na potrzeby punktu kontaktowego; 3) umożliwienie automatycznego zarejestrowania sprawozdań w CEN przesłanych przez inne organy kontrolne niż Inspekcja Transportu Drogowego zgodnie z załącznikami nr 2 i 3 do dyrektywy 2014/47/UE; 4) raportowanie w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> a) odbieranych komunikatów z punktów kontaktowych innych państw członkowskich, b) przekazywania informacji o usterkach ujawnionych w ramach kontroli organów Inspekcji Transportu Drogowego oraz kontroli prowadzonych przez inne organy kontroli. 											

	<p>W ramach przyznanego limitu środków budżetowych dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego na rok 2021 została zabezpieczona kwota w wysokości 600 000,00 zł. Jednakże po oszacowaniu wszystkich wariantów funkcjonalności systemu okazało się, że kwota niezbędna na wdrożenie nowych funkcji, zgodnych z wymaganiami rozporządzenia (UE) 2017/2205, do obecnie wykorzystywanego systemu CEN może wzrosnąć do 700 000,00 zł, stąd potrzeba zabezpieczenia dodatkowych 100 000,00 zł.</p> <p>W przypadku gdy po przeprowadzeniu postępowania przetargowego i wyłonieniu wykonawcy zaistnieje konieczność pokrycia ewentualnego niedoboru środków niezbędnych do realizacji zadania, dodatkowe środki zostaną wygospodarowane w ramach budżetu Inspekcji Transportu Drogowego.</p>
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców) oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.</p> <p>Ponadto projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na osoby niepełnosprawne i starsze.</p>							

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

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

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt ustawy nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że ustawa wejdzie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 2 w zakresie art. 54e ust. 2, który wejdzie w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Z uwagi na zakres projektowanej ustawy nie przewiduje się dokonywania oceny wpływu ex post.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH I OPINIOWANIA

projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym został skierowany do konsultacji publicznych pismem Ministra Infrastruktury z dnia 6 sierpnia 2020 r. Projekt otrzymali:

1. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność,
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
3. Związek Zawodowy Inspektorów Transportu Drogowego,
4. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”,
5. Krajowa Izba Gospodarcza,
6. Business Centre Club,
7. Konfederacja Lewiatan,
8. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
9. Forum Związków Zawodowych,
10. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
11. Związek Zawodowy Kierowców RP,
12. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
13. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
16. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
17. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
18. Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
19. Krajowa Rada Zarządów Dróg Powiatowych,
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
21. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
23. Związek Gmin Wiejskich RP,
24. Związek Miast Polskich,
25. Unia Miasteczek Polskich,
26. Unia Metropolii Polskich,
27. Związek Powiatów Polskich,
28. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
29. Polska Unia Transportu,
30. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

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

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego wystąpiło z wnioskiem o rozszerzenie projektu ustawy o dodatkowe regulacje prawne, dotyczące kwestii karania przewoźników wykonujących przejazdy pojazdami nienormatywnymi za przekroczenie parametrów pojazdu. Z uwagi na fakt, że projekt ustawy służy stosowaniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej, ww. wniosek uznano za wykraczający poza zakres niezbędnego minimum implementacyjnego. Pozostałe podmioty nie zgłosiły uwag.

Projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 30 września 2020 r.

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

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*.

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

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do postanowień § 52 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Tabela zbieżności

projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym - nr w Wykazie Prac Legislacyjnych: UC39

Tytuł wdrażanego aktu: rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. Urz. UE L 314 z 30.11.2017, str. 3)

Jednostka red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia Tak/Nie	Jednostka red.	Treść przepisu/ów projektu
Art. 1	<p>Przedmiot</p> <p>W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się zasady mające zastosowanie to zgłoszeń wyników drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych (RSI) wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki przekazywanych za pośrednictwem systemu RSI, o którym mowa w art. 3.</p>	Nie	-	-
Art. 2	<p>Definicje</p> <p>Oprócz definicji określonych w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2016/480 do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:</p> <p>1) „Komunikat RSI” oznacza komunikat zgłoszenia w następstwie bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej, o której mowa w art. 10 ust. 3 dyrektywy 2014/47/UE, przesyłany za pośrednictwem systemu RSI lub innej zabezpieczonej sieci w formacie ustrukturyzowanym określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.</p> <p>2) „Bardziej szczegółowy protokół RSI” oznacza dokument wydany po bardziej szczegółowej kontroli drogowej, o której mowa w art. 16 ust. 2 dyrektywy 2014/47/UE.</p>	Nie	-	-

	3) „Państwo członkowskie rejestracji” oznacza państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany, a w przypadkach gdy pojazd nie podlega rejestracji na mocy ustawodawstwa krajowego, państwo członkowskie, w który pojazd został dopuszczony do ruchu.			
Art. 3	<p>System RSI</p> <p>1. Komisja tworzy system wymiany komunikatów (system RSI), wykorzystując architekturę systemu wymiany komunikatów europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2016/480. System RSI ułatwia wypełnianie obowiązku zgłoszenia ustanowionego w art. 18 ust. 1 dyrektywy 2014/47/UE.</p> <p>2. System RSI musi spełniać wymogi specyfikacji technicznych określone w załączniku I, załączniku III pkt 1 i 2 oraz w załącznikach V, VI i VII do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2016/480, a także w załączniku do niniejszego rozporządzenia.</p>	Nie		
Art. 4	<p>Zgłoszenie</p> <p>1. Punkt kontaktowy państwa członkowskiego, w którym dokonano drogowej kontroli technicznej, niezwłocznie powiadamia państwo członkowskie rejestracji o wynikach kontroli.</p> <p>2. Państwo członkowskie przeprowadzające drogową kontrolę techniczną powiadamia państwo członkowskie rejestracji przy użyciu systemu RSI zgodnie z procedurami i wymogami technicznymi określonymi w załączniku.</p>	Tak	Art. 1 pkt 2 projektu	„art. 54e. 1. W przypadku stwierdzenia podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej, że pojazd, o którym mowa w art. 54d ust. 1, niezarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, Główny Inspektor Transportu Drogowego informuje o wynikach kontroli państwo członkowskie Unii Europejskiej albo państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w którym pojazd ten jest zarejestrowany, oraz może zwrócić się do właściwego organu tego państwa o podjęcie działań zmierzających do przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego tego pojazdu.

					2. Przekazywanie informacji, o których mowa w ust. 1, odbywa się przy użyciu systemu wymiany komunikatów (systemu RSI), o którym mowa w art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej.”	
Art. 5	Wejście w życie i stosowanie Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 30 czerwca 2020 r. Art. 4 ust. 1 stosuje się jednak od dnia 20 maja 2018 r.	Tak	Art. 3 projektu		„Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 2 w zakresie art. 54e ust. 2, który wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.”	
Załącznik						
	1. Nagłówek Wszystkie komunikaty XML wymieniane z systemem muszą mieć ten sam nagłówek w celu identyfikacji nadawcy, odbiorcy, daty i godziny wysłania, oraz pewnych informacji technicznych. Wspólny nagłówek Obowiązkowe					
	Version (Wersja)	Oficjalna wersja specyfikacji XML jest określana poprzez przestrzeń nazw określoną w pliku definicji schematu komunikatu XML (XSD) i w atrybucie version elementu nagłówka każdego komunikatu XML. Numer wersji („n.m”) definiuje się	Tak	Nie		

		jako ustaloną wartość dla każdej wersji XSD.				
	Test Identifier (Identyfikator testowy)	Nieobowiązkowy identyfikator na potrzeby testowania. Inicjator testu uzupełnia identyfikator, a wszyscy uczestnicy przepływu pracy przekazują/zwracają ten sam identyfikator. W produkcji pomija się go i nie wykorzystuje się go, jeżeli zostanie dostarczony.	Nie	Nie		
	Technical identifier (Identyfikator techniczny)	UUID jednoznacznie identyfikujący każdy indywidualny komunikat. Nadawca generuje UUID i uzupełnia ten atrybut. Dane te nie są wykorzystywane do żadnych celów prowadzonej działalności.	Tak	Nie		
	Workflow Identifier (Identyfikator przepływu pracy)	Identyfikatorem przepływu pracy jest UUID i jest on generowany przez państwo członkowskie zgłaszające zapytanie. Identyfikator ten jest następnie wykorzystywany we wszystkich komunikatach do celów korelacji przepływu pracy.	Tak	Nie		
	Sent At (Czas wysłania)	Data i godzina w formacie uniwersalnego czasu koordynowanego (UTC) wysłania komunikatu.	Tak	Nie		
	Timeout (Czas oczekiwania)	Jest to opcjonalny atrybut daty i godziny (w formacie UTC). Wartość ta jest ustalana jedynie przez węzeł na potrzeby przekazywanych zapytań. Umożliwia to powiadomienie państwa członkowskiego udzielającego odpowiedzi na	Nie	Nie		

		<p>zapytanie o tym, kiedy nastąpi przekroczenie czasu oczekiwania dla zapytania. Wartość ta nie jest obowiązkowa, dzięki czemu ta sama definicja nagłówka może być używana dla wszystkich typów komunikatów bez względu na to, czy wymagany jest atrybut „Timeout”.</p> <p>NIESTOSOWANY, ponieważ wysyłamy wyłącznie zgłoszenia, nie wymaga się odpowiedzi.</p>				
	From (Od)	Kod ISO 3166-1 alfa 2 państwa członkowskiego wysyłającego komunikat lub „UE” („UE” stosuje się przy wysyłaniu komunikatów o błędzie z węzła).	Tak	Nie		
	To (Do)	Kod ISO 3166-1 alfa 2 państwa członkowskiego, do którego komunikat jest wysyłany, lub „UE” („UE” stosuje się przy wysyłaniu komunikatów o błędzie do węzła).	Tak	Nie		
	<p>2. Bardziej szczegółowy protokół</p> <p>W przypadku przekazywania wyniku bardziej szczegółowej drogowej kontroli technicznej komunikat RSI i automatycznie wysłane potwierdzenie odbioru tworzy się w następujący sposób.</p> <p>W komunikacie RSI nieobowiązkowo uwzględnia się wykaz kontrolny określony w załączniku IV oraz przyczyny awarii i ocenę usterek określone w załączniku II do dyrektywy 2014/47/UE.</p>					

	<p>Komunikat RSI jest zawsze wysyłany przez państwo członkowskie kontroli do państwa członkowskiego rejestracji. Nie można odmówić przyjęcia komunikatu RSI.</p> <p>Potwierdzenie odbioru służy potwierdzeniu odbioru komunikatu zgłoszenia.</p>					
	Wniosek o zgłoszenie RSI		Obowiązkowe			
	<p>Business Case Identifier (Identyfikator sprawy)</p>	<p>Kolejny numer porządkowy lub referencyjny każdej sprawy.</p> <p>Identyfikatora sprawy można używać w celu utrzymania powiązania, w przypadku gdy stosuje się więcej niż jeden przepływ komunikatów w celu rozpatrzenia tej samej sprawy, np. gdy przesyła się wstępne zgłoszenie, a następnie zgłoszenie bardziej szczegółowe, przy czym oba takie zgłoszenia odnoszą się do tej samej sprawy.</p> <p>(Tekst)</p>	Tak	Nie		
	<p>Sending Authority (Organ wysyłający)</p>	<p>Właściwy organ, który wydaje komunikat RSI.</p> <p>(Tekst)</p>	Tak	Nie		

	RSI Details (Szczegółowe informacje RSI)	Tak	Nie		
	RSI Identifier (Identyfikator RSI)	Niepowtarzalny identyfikator RSI w państwie członkowskim kontroli Ułatwia komunikację i umożliwia państwu członkowskiemu rejestracji zwrócić się o dodatkowe informacje do państwa członkowskiego kontroli, które może go używać do wyszukiwania w bazie danych. (Tekst)	Nie	Nie	
	Location (Lokalizacja)	Miejsce kontroli drogowej. Można podać dokładne współrzędne, gminę, miasto itp. (Tekst)	Tak	Nie	
	Date/Time (Data/godzina)	Data kontroli drogowej w formacie ISO 8601 UTC (YYYY-MM-DDThh:mm:ssZ)	Tak	Nie	
	Inspector (funkcjonariusz służb kontrolnych)	Nazwisko urzędnika, funkcjonariusza służb kontrolnych lub organu, który przeprowadził kontrolę drogową	Tak	Nie	

		(Tekst)				
	Dane szczegółowe pojazdu		Tak	Nie		
	Category (Kategoria)	Kategoria pojazdu: — N2 (3,5 do 12 t) — N3 (powyżej 12 t) — O3 (3,5 do 12 t) — O4 (powyżej 10 t) — M2 (> 9 miejsc do 5 t) —M3 (> 9 miejsc powyżej 5 t) — T5 — T1b — T2b — T3b	Tak	Nie		

		<p>— T4.1b</p> <p>— T4.2b</p> <p>— T4.3b</p> <p>— inna kategoria pojazdu (lista wyboru, można wybrać tylko jedną pozycję)</p>				
	Other category (Inna kategoria)	<p>Określić inną kategorię:</p> <p>– M1, N1, O1, O2, T1a, T2a, T3a, T4a, T4.1a, T4.2a, T4.3a, C, R1a, R1b, R2a, R2b, R3a, R3b, R4a, R4b, S1a, S1b, S2a, S2b, L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e</p> <p>(lista wyboru, można wybrać tylko jedną pozycję, jedynie w przypadku wyboru „Innej kategorii”, ale wybór nie jest obowiązkowy)</p>	Nie	Nie		
	Registration (Rejestracja)	<p>Numer rejestracyjny pojazdu.</p> <p>(Tekst)</p>	Tak	Nie		
	VIN (Numer VIN)	<p>Numer identyfikacyjny pojazdu.</p> <p>(Tekst)</p>	Tak	Tak	Art. 1 pkt 3 projektu	W art. 80 w ust. 2 w pkt 3 lit. c otrzymuje brzmienie: „c) markę, typ, numer rejestracyjny, numer VIN i kraj rejestracji pojazdu.”

	Odometer (Drogomierz)	Odczyt z drogomierza pojazdu w momencie kontroli drogowej. WAŻNE: W przypadku gdy zainstalowano drogomierz, należy wypełnić to pole, w pozostałych przypadkach należy wpisać „0”. (Liczba)		Tak	Nie		
	Dane przedsiębiorstwa transportowego/posiadacza		Tak (należy podać nazwę przedsiębiorstwa lub nazwisko posiadacza)				
		Przedsiębiorstwo transportowe	Tak (jedynie w przypadku przedsiębiorstwa)	Nie			
		Undertaking name (Nazwa przedsiębiorstwa)	Nazwa przedsiębiorstwa transportowego	Tak	Nie		

			(Tekst)				
		Undertaking address (Adres przedsiębiorstwa)	Adres przedsiębiorstwa transportowego (adres, kod pocztowy, miasto, państwo). (Tekst)	Tak	Nie		
		Undertaking Community Licence (Licencja wspólnotowa przedsiębiorstwa)	Numer licencji wspólnotowej (zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 1072/2009 i (WE) nr 1073/2009) WAŻNE: Jeżeli numer licencji wspólnotowej jest znany, należy go podać. (Tekst)	Tak	Nie		

	Posiadacz (w przypadku gdy jest inny niż przedsiębiorstwo)		Tak (jedynie w przypadku posiadacza)	Nie		
		Przedsiębiorstwo	Tak (jedynie w przypadku gdy posiadacz jest przedsiębiorstwem)	Nie		
		Name (Nazwa)	Nazwa przedsiębiorstwa będącego posiadaczem (Tekst)	Tak	Nie	
		Address (Adres)	Adres przedsiębiorstwa będącego posiadaczem (adres, kod pocztowy, miasto, państwo). (Tekst)	Tak	Nie	

		Osoba fizyczna	Tak (jedynie w przypadku gdy posiada cz jest osobą fizyczną)	Nie		
		Family Name (Nazwisko)	Nazwisko posiadacza (Tekst)	Tak	Nie	
		First Name (Imię)	Imię (imiona) posiadacza. (Tekst)	Tak	Nie	
		Address (Adres)	Adres posiadacza (adres, kod pocztowy, miejscowość, kraj). (Tekst)	Tak	Nie	
	Registration certificate (Dowód rejestracyjny)	Numer dowodu rejestracyjnego	Nie	Nie		
	Dane kierowcy		Tak	Nie		

	Family Name (Nazwisko)	Nazwisko kierowcy. (Tekst)	Tak	Nie		
	First Name (Imię)	Imię (imiona) kierowcy. (Tekst)	Nie	Nie		
	Driving licence (Prawo jazdy)	Numer prawa jazdy kierowcy W miarę możliwości, na potrzeby lepszej identyfikacji. (Tekst)	Nie	Nie		
	Driving Licence country (Państwo, w którym wydano prawo jazdy)	Państwo, w którym wydano prawo jazdy w postaci dwuliterowego kodu ISO 3166-1 alfa 2.	Nie	Nie		
	Kontrolowana pozycja (tę część powtarza się dla każdego kontrolowanej pozycji; obowiązkowe dla komunikatu RSI, należy wtedy podać przynajmniej jedną pozycję jako skontrolowaną)		Tak	Nie		
	Item (Pozycja)	Pozycje określone w wykazie kontrolnym w załączniku IV do dyrektywy 2014/47/UE. Zaznaczenie pozycji oznacza, że została ona skontrolowana. Wykaz pozycji:	Tak	Nie		

		<p>(0) Identyfikacja</p> <p>(1) Układ hamulcowy</p> <p>(2) Układ kierowniczy</p> <p>(3) Widoczność</p> <p>(Urządzenia 4oświetlenia i elementy) układu elektrycznego</p> <p>(5Osie, koła, opony,) zawieszenie</p> <p>(Podwozie i elementy 6przymocowane do) podwozia</p> <p>(Inne wyposażenie, w 7tym tachograf i) ogranicznik prędkości</p> <p>(Uciążliwość, w tym 8emisja spalin oraz) wycieki paliwa lub oleju</p> <p>(Badania dodatkowe 9dla pojazdów) kategorii M2 i M3</p>				
--	--	--	--	--	--	--

		(10Zabezpieczenie) ładunku (lista wyboru, można wybrać tylko jedną pozycję)				
	Failed? (Wykryto usterkę?)	Dla każdej Skontrolowanej pozycji wynik kontroli (Pozytywny/Wykryto usterki): Prawda, jeżeli wykryto usterkę (Prawda/Falsz)	Tak	Nie		
		Dane szczegółowe kontrolowanej pozycji (Jeśli wykryto usterki, w przypadku każdej kontrolowanej pozycji ta sekcja jest powtarzana dla każdej wykrytej usterki)	Nie (Jedynie jeśli wykryto usterki, ale nie ma obowiązku podawania bardziej szczegółowych danych)	Nie		
		Reason for failure (Kryteria uznania	Dla każdego przypadku Kontrolo	Tak	Nie	

	<p>stanu technicznego za niezadawalający)</p>	<p>wana pozycja = Wykryto usterkę szczegółowe informacje o usterce określone w załączniku II do dyrektywy 2014/47/UE.</p> <p>Wykaz pozycji:</p> <p>-0.1.a IDENTYFIKACJA POJAZDU > Tablice informacyjne (jeżeli są obowiązkowe na podstawie wymogów) > Brak</p>				
--	---	--	--	--	--	--

		<p>tablicy/ta blic lub jej/ich mocowan ie grozi odpadnię ciem.</p> <p>-1.1.1.a UKŁAD HAMULC OWY > Stan techniczny i działanie > Sworzeń pedału hamulcow ego/dźwig ni ręcznej hamulca roboczego > Zbyt ciasne pasowanie sworznia.</p> <p>-6.2.5.a.1 PODWO ZIE I ELEME NTY PRZYM OCOWA NE DO PODWO ZIA ></p>				
--	--	--	--	--	--	--

		<p>Kabina i nadwozie > Fotel kierowcy > Konstrukcja fotela uszkodzona.</p> <p>— itd.</p> <p>(lista wyboru, można wybrać tylko jedną pozycję, jeżeli występuje więcej niż jedna usterka, ten podpunkt powtarza się dla każdej z nich)</p> <p>Ocena usterki nie została podana, jest znana zgodnie z załącznikami</p>				
--	--	---	--	--	--	--

		<p>em II do dyrektywy 2014/47/UE.</p> <p>WAŻNE: W załączniku II niektóre kryteria uznania stanu technicznego za niezadowalający nie są numerowane, np. pkt 6.2.5.a ma dwie opcje, aby wiedzieć, do której opcji nawiązujemy, w systemie należy im przydzielić numery 1 i 2.</p>				
	Rectified? (Naprawiono?)	Czy usterkę naprawiono w państwie	Nie	Nie		

		członkowskim kontroli? Prawda = Tak (Prawda/Falsz)				
Wynik kontroli:			Tak	Nie		
Result of inspection (Wynik kontroli)	Wynik kontroli drogowej (Pozytywny/Wykryto usterkę) Prawda, jeżeli pozytywny (Prawda/Falsz)		Tak	Nie		
Prohibition or Restriction (Zakaz lub ograniczenie)	Zakaz lub ograniczenie używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu (Prawda/Falsz)		Tak	Nie		
PTI Requested? (Wniosek o okresowe badanie techniczne?)	Czy państwo członkowskie kontroli wnioskuję do państwa członkowskiego rejestracji o przeprowadzenie okresowego badania technicznego? Prawda = Tak (Prawda/Falsz)		Tak	Nie		
Potwierdzenie zgłoszenia RSI (Wysyłane automatycznie)			Obowiązkowe			
Status Code (Kod statusu)	Kod statusu potwierdzenia.		Tak	Nie		

	(lista wyboru, można wybrać tylko jedną pozycję)				
Status Message (Komunikat dotyczący statusu)	Wszelkie dodatkowe komentarze dotyczące kodu statusu. (Tekst)	Nie	Nie		

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI
Pozostałe przepisy projektu

Jedn. red.	Treść przepisu projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art. 1 pkt 2 projektu	<p>„Art. 54d. 1. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego w zakresie wstępnych i szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczep kategorii O3 i O4 i ciągników kołowych kategorii T5 użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy dotyczące zapewnienia koordynacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w odniesieniu do działań, o których mowa w art. 54e ust. 1, oraz umożliwienia wymiany innych informacji z właściwymi punktami kontaktowymi w tym zakresie oraz udzielania im pomocy.</p> <p>2. Wojewódzcy komendanci Policji, Komendant Stołeczny Policji, komendanci oddziałów Straży Granicznej, dyrektorzy izb administracji skarbowej oraz zarządcy dróg przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje, o których mowa w art. 54e ust. 1, przy użyciu formularzy elektronicznych udostępnionych na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego lub za pośrednictwem elektronicznej platformy usług administracji publicznej.</p> <p>3. Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego przekazują Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje, o których mowa w art. 54e ust. 1, niezwłocznie po zakończeniu kontroli za pośrednictwem centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzanych kontroli, o której mowa w art. 80 ust. 1.</p>	<p>Przepis wynika z konieczności wykonania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 oraz dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014).</p> <p>Zmiana w art. 54d ust. 1, 2 i 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ma charakter porządkowy – polega na zmianie odwołania do art. 54e, który po wejściu w życie przedmiotowego projektu będzie zawierał dwie jednostki redakcyjne.</p> <p>W projektowanym art. 54d ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zmieniono sposób przekazywania przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego do Głównego Inspektora Transportu Drogowego informacji dotyczących stwierdzenia w pojeździe</p>

	<p>4. W przypadku przekazywania danych za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej Głównego Inspektora Transportu Drogowego przez podmioty, o których mowa w art. 54d ust. 2, dane powinny być podpisane przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.</p> <p>5. Główny Inspektor Transportu Drogowego określi wzory informacji, o których mowa w art. 54e ust. 1, w formie dokumentów elektronicznych.</p>	<p>niezarejestrowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poważnych lub niebezpiecznych usterek bądź usterek prowadzących do ograniczenia lub zakazu użytkowania pojazdu, w celu przekazania ich państwu członkowskiemu UE, w którym pojazd jest zarejestrowany. Zgodnie z projektowanym przepisem informacje te będą przekazywane niezwłocznie po zakończeniu kontroli za pośrednictwem centralnej ewidencji naruszeń.</p>
--	--	---



Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn.: DPUE.920.795.2021.MH (12)

dot.: RM-0610-4-21

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

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

Szanowny Panie Ministrze,

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie, w kontekście określenia w projekcie daty wejścia w życie art. 54e ust. 2 zmienianej ustawy na 9 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, zwracam uwagę na potrzebę pilnego procedowania projektu, który służy w powyższym zakresie stosowaniu art. 4 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2205 w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury