

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw dokonuje implementacji zapisów zawartych w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str.1).

Od dnia 1 maja 2004 r. procedura homologacji typu pojazdu obowiązująca w Polsce jest zharmonizowana dla pojazdów kategorii: M₁ (wdrożenie dyrektywy 70/156/EWG), L (wdrożenie dyrektywy 2002/24/WE) oraz T₁, T₂, T₃ (wdrożenie dyrektywy 2003/37/WE). Przedmiotowe dyrektywy zostały wdrożone do polskiego systemu prawa w drodze obecnie obowiązującej ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz aktów wykonawczych do niej.

Na skutek przebudowy systemu homologacji związanej z koniecznością wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE dla pojazdów kategorii M, N, O, zaistniała konieczność zawarcia w projekcie regulacji dotyczących homologacji pojazdów określonych w dyrektywie 2002/24/WE oraz dyrektywie 2003/37/WE. Uregulowanie w projekcie procedur dotyczących tychże pojazdów wiąże się jednak z ich wpisaniem w system homologacji typu pojazdu ukształtowany w projekcie w ramach wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE.

Dyrektywa 2007/46/WE określa szczegółowe wymagania techniczne, homologacyjne, proceduralne, w celu dopuszczenia nowych typów pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części, do ruchu drogowego. Celem dyrektywy jest doprowadzenie do sytuacji, w której stosowane w każdym państwie UE osobne procedury homologacji typu pojazdu zastąpione zostaną zharmonizowaną procedurą homologacji typu – uniwersalną w ramach UE, przy zachowaniu jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Projektowana ustawa, wdrażając przepisy niniejszej dyrektywy, określać będzie:

- definicje m.in. świadectwa homologacji typu WE oraz krajowego świadectwa homologacji typu pojazdu,

- procedury oraz terminy dotyczące wzajemnego uznawania w ramach UE świadectw homologacji typu dla pojazdów kategorii M, N, O,
- obowiązki państw członkowskich UE oraz producentów w zakresie homologacji typu,
- procedury postępowania w przypadku wnioskowania przez producenta o wydanie świadectwa homologacji typu WE w odniesieniu do pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części,
- przebieg procedur homologacji typu WE,
- zasady, na których państwa członkowskie UE udzielają homologacji typu WE,
- procedurę w zakresie wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach oraz dla pojazdu, w którym w przedmiocie wyposażenia lub części zastosowano nowatorskie rozwiązania konstrukcyjne lub technologie,
- procedury badawcze wymagane dla uzyskania świadectwa homologacji typu WE,
- procedurę w zakresie usuwania przez producenta pojazdu zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska w przypadku ich stwierdzenia w pojazdach wprowadzonych do obrotu,
- przebieg procedury kontroli zgodności produkcji,
- zasady powiadamiania państw członkowskich UE o wszelkich działaniach związanych z procedurą w zakresie świadectw homologacji typu WE,
- procedury działania w przypadku dopuszczenia jednostkowego pojazdów oraz pojazdów z końcowej partii produkcji,
- warunki, jakie musi spełniać jednostka uprawniona do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, wyznaczona przez ministra właściwego do spraw transportu oraz zasady jej wyznaczania.

Dyrektywa 2007/46/WE uchyla dyrektywę 70/156/EWG Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep i tym samym państwa członkowskie muszą w procedurze homologacji ustanowić nowe zharmonizowane w ramach Unii Europejskiej procedury badań homologacyjnych i wydawania świadectw homologacji.

Homologacja jest procedurą zatwierdzenia przez właściwą władzę (władza homologacyjna) typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części. Obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu odnosi się wyłącznie do pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, dla których określono wymagania w regulaminach EKG ONZ oraz dyrektywach UE. W Polsce funkcję władzy homologacyjnej wypełnia minister właściwy do spraw transportu, obecnie Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Nowy typ pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium RP, powinien spełniać wymagania techniczne odpowiednie dla danej kategorii pojazdu. Spełnienie tych wymagań potwierdza się w procedurze homologacji typu. Zgodnie z art. 70b procedura homologacji typu odnosi się do:

- 1) pojazdu;
- 2) przedmiotu wyposażenia lub części.

Procedura homologacji typu pojazdu odnosi się do każdego nowego typu pojazdu, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Potwierdzeniem spełnienia wymagań obowiązujących w ww. procedurze jest wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu dla:

- 1) pojazdu:
 - a) świadectwa homologacji typu WE pojazdu – dla pojazdów objętych zharmonizowaną procedurą homologacji w ramach UE,
 - b) świadectwa homologacji typu pojazdu – dla pojazdów objętych krajową procedurą;
- 2) przedmiotu wyposażenia lub części:

- a) świadectwo homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części – dla przedmiotów wyposażenia lub części objętych wymaganiami zawartymi w dyrektywach UE,
- b) świadectwo homologacji typu EKG ONZ – przedmiotu wyposażenia lub części objętych wymaganiami zawartymi w regulaminach EKG ONZ.

Obowiązek spełnienia odpowiednich wymagań technicznych odnosi się również do sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, które potwierdza się w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Badania homologacyjne w powyższym zakresie przeprowadzane będą przez jednostki uprawnione, wyznaczone przez ministra właściwego do spraw transportu. Funkcję jednostki uprawnionej o ograniczonym zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych będzie mógł sprawować także producent pojazdów kategorii M, N, O lub podmiot przez niego upoważniony (art. 70zb ust. 1).

W art. 70b ust. 6 wprowadzono zapis, zgodnie z art. 10 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE, że jeżeli homologacja typu przedmiotu wyposażenia lub części obejmuje przedmioty wyposażenia lub części niezależnie od tego, czy są przeznaczone do napraw, przeglądów lub konserwacji pojazdów, nie wymaga się dodatkowej homologacji typu tych przedmiotów wyposażenia lub części, jeżeli ustawa nie przewiduje dla nich obowiązku uzyskania odrębnego świadectwa homologacji typu. W przypadku układu kierowniczego pojazdu, homologacji podlega układ jako całość, natomiast poszczególne komponenty składające się na ten układ nie podlegają homologacji. Z kolei w przypadku układu hamulcowego, homologacji podlega nie tylko ten układ jako całość, jak również jedna z części tego układu, tj. nakładki cierne układu hamulcowego. Oznacza to, iż nie jest wymagane świadectwo homologacji dla przedmiotów wyposażenia lub części wchodzących w skład ww. układów, pod jednym warunkiem, że przepisy nie przewidują takiego obowiązku. Taka sytuacja ma miejsce w przypadku nakładek ciernych układu hamulcowego.

W art. 70d ust. 2 i ust. 3 w stosunku do określonych typów nowych pojazdów, w tym pojazdów specjalnych określonych służb lub używanych do celów specjalnych, wprowadzono wyłączenie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, z jednoczesną możliwością uzyskania

przez producenta takiego dokumentu, przy spełnieniu odpowiednich wymagań. Ma to na celu doprecyzowanie projektu ustawy z art. 2 ust. 3 i 4 dyrektywy 2007/46/WE.

Ponadto wyłączenie pojazdów specjalnych określonych służb lub używanych do celów specjalnych z generalnego obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu dla pojazdów, uwzględnia aktualnie istniejący stan prawny w tym zakresie, wynikający z obowiązujących przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Zgodnie z nomenklaturą użytą w implementowanej przez projekt ustawy dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w art. 1 pkt 3 wprowadzono nowe definicje niezbędne do dostosowania polskiego prawodawstwa do zapisów dyrektywy 2007/46/WE. W tym celu wprowadzono m.in. definicje świadectw homologacji, kategorii pojazdu, pojazdu produkowanego w małych seriach, pojazdu z końcowej partii produkcji, typu/wariantu/wersji pojazdu. Definicje te zostały użyte w rozdziale 1a – Homologacja. Ponadto na potrzeby rozdziału 1a – Homologacja, określono definicję przedmiotu wyposażenia lub części, wirtualnej metody testowania, jak również wprowadzono rodzaje oraz opis procedur stosowanych w procedurze homologacji typu WE pojazdu albo homologacji typu pojazdu (procedura krok po kroku, jednostopniowa oraz mieszana).

Projekt ustawy, zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, zawiera zharmonizowane procedury homologacyjne dotyczące pojazdów kategorii M, N, O. Jest to uzupełnienie analogicznej procedury obowiązującej w odniesieniu do pojazdów kategorii L, M₁, T₁, T₂, T₃. Zharmonizowana procedura homologacji typu oznacza, iż świadectwo homologacji typu, wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w ww. dyrektywie w jednym z krajów członkowskich UE, będzie uznawane na terytorium wszystkich pozostałych krajów członkowskich UE, bez potrzeby ponownego przeprowadzania procedury homologacji typu.

Załącznik Nr XIX do ww. dyrektywy wprowadza harmonogram wejścia w życie jej zapisów w odniesieniu do:

- 1) nowych typów pojazdów – skierowana do producenta możliwość wcześniejszego dostosowania się do wymagań tej dyrektywy;

- 2) nowych typów pojazdów – skierowany do producenta obowiązek dostosowania się do wymagań tej dyrektywy;
- 3) wszystkich typów pojazdów – skierowany do producenta obowiązek dostosowania się do wymagań tej dyrektywy.

Implementacja ww. regulacji do prawa polskiego zawarta jest w przepisach przejściowych projektu ustawy. Art. 6 projektu odsyła do załącznika Nr XIX do dyrektywy 2007/46/WE, który w określonych terminach wprowadza obowiązek dostosowania się do wymagań tej dyrektywy, a w konsekwencji do stopniowego zastąpienia w odniesieniu do pojazdów kategorii M, N, O krajowych świadectw homologacji – świadectwami wydanymi zgodnie ze zharmonizowaną unijną procedurą homologacji typu. Zapewnia to płynne przejście z systemu krajowej homologacji typu pojazdu na system homologacji unijnej, zharmonizowanej w ramach UE.

Art. 70d ust. 1 analogicznie jak do pojazdów wprowadza obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części. W tym przypadku nie obowiązują krajowe regulacje, a producenci mogą w dalszym ciągu uzyskiwać unijne świadectwa homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części lub alternatywnie świadectwo homologacji typu EKG ONZ – art. 70d ust. 6 pkt 8 – jest to zgodne z art. 34 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE. Ponadto w art. 70d ust. 7 projektu wskazano, zgodnie z art. 35 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE, w jakim zakresie świadectwa homologacji typu EKG ONZ uznaje się za równoważne świadectwom homologacji typu WE przedmiotów wyposażenia lub części w procedurze homologacji typu WE pojazdu.

Art. 70f ust. 2 i 3, zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 2007/46/WE, wprowadza odpowiedzialność producenta pojazdu skompletowanego w zakresie uzyskania świadectwa homologacji typu przedmiotów wyposażenia lub części oraz za zapewnienie kontroli zgodności produkcji w określonym w tym przepisie zakresie.

Art. 70h określa wykaz dokumentów wymaganych do wniosku o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części, świadectwa homologacji typu EKG ONZ oraz świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Na podstawie projektowanego art. 70j ustawy, wprowadza się procedurę dotyczącą uznania przez ministra właściwego do spraw transportu świadectwa homologacji typu, wydanego na dany typ pojazdu, zgodnie z krajową procedurą homologacji typu, przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Ponieważ zgodnie z implementowaną dyrektywą 2007/46/WE, w odniesieniu do kategorii pojazdów nieobjętych zharmonizowaną procedurą homologacji, kraje członkowskie mogą wydawać „krajowe” świadectwa homologacji typu, konieczna jest weryfikacja (w odniesieniu do procedur Rzeczypospolitej Polskiej) zachowanych poziomów bezpieczeństwa, na podstawie których dane homologacje „krajowe” zostały wydane.

Analogiczną procedurę uznania wprowadzono w art. 70k w odniesieniu do świadectw homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach, wydanych na dany typ pojazdu, zgodnie z krajową procedurą homologacji typu, przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej. W tym przypadku minister właściwy do spraw transportu uznaje takie świadectwo, jeżeli wymagania techniczne stanowiące podstawę do jego wydania są równoważne wymaganiom technicznym obowiązującym na terytorium RP w krajowej procedurze homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach.

Art. 70m projektu odnosi się do procedur homologacji typu WE pojazdu lub typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach.

Zgodnie z art. 70m ust. 1 w procedurze homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach, minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej:

- zwalnia producenta z obowiązku przedstawienia jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectwa homologacji typu EKG ONZ, do badania homologacyjnego typu pojazdu, pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniami zawierającymi pozytywne wyniki badań homologacyjnych tych przedmiotów wyposażenia lub części, sporządzonymi przez jednostkę uprawnioną,

- upoważnia producenta do wykonania badań homologacyjnych typu niektórych przedmiotów wyposażenia lub części i przedstawienia sprawozdania zawierającego wyniki tych badań.

Ponadto, zgodnie z art. 70m ust. 2, w procedurze tej, zamiast świadectwa homologacji dla przedmiotów wyposażenia lub części, producent może przedstawić dokumenty zawierające dane i informacje o wymaganiach technicznych przedmiotów wyposażenia lub części, wraz z oświadczeniem, że spełniają one zasadnicze wymagania homologacyjne.

Zgodnie z art. 70m ust. 3 w procedurze homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach:

- niektóre wymagania, dotyczące jednego lub kilku przedmiotów wyposażenia lub części, zastępuje się wymaganiami alternatywnymi, określonymi w przepisach wykonawczych,
- minister właściwy do spraw transportu zwalnia z obowiązku uzyskania jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectwa homologacji typu EKG ONZ pod warunkiem zastąpienia ich odpowiednimi dokumentami określonymi w pkt 2.

Zwolnienie producenta przez ministra właściwego do spraw transportu z przedstawienia do badania homologacyjnego typu pojazdu, jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotów wyposażenia lub części lub typu EKG ONZ, pod warunkiem zastąpienia ich odpowiednimi dokumentami, przewiduje art. 70n ust. 3 projektu – sytuacja ta dotyczy procedury mieszanej stosowanej w ramach homologacji typu WE pojazdu albo typu pojazdu.

Przyjęto, iż dokumenty załączane przez producenta w ramach tych procedur powinny zagwarantować potwierdzenie spełnienia przez dany typ pojazdów właściwych wymagań homologacyjnych oraz zapewniać odpowiedni poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ograniczyć negatywny wpływ na środowisko.

W art. 70o projektu zawarta została procedura wydania przez ministra właściwego do spraw transportu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdów z końcowej partii produkcji. Decyzje takie wydaje się dla pojazdów wyprodukowanych w okresie ważności świadectwa homologacji typu WE

pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu i znajdujących się na terytorium Unii Europejskiej, dla limitowanej liczby pojazdów. W art. 70o ust. 3 wskazuje się ponadto szczegółowe terminy ważności wydawanych decyzji, w odniesieniu do poszczególnych kategorii pojazdów. Procedura ta ma na celu umożliwienie producentom wyprzedania zapasów magazynowych.

Projekt ustawy wprowadza pojęcie „świadectwa zgodności” (art. 70s), które zastąpi obowiązujące obecnie w przepisach prawnych pojęcie „wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu”, które stosuje się w ramach homologacji typu pojazdu. Konieczność dostosowania tej terminologii wynika z wejścia w życie rozporządzenia Komisji (WE) nr 385/2009 z dnia 7 maja 2009 r. zastępującego załącznik IX do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. W odniesieniu do pojazdów objętych krajowymi świadectwami homologacji typu pojazdu wydawane będą świadectwa zgodności, natomiast w odniesieniu do pojazdów objętych świadectwami homologacji typu WE pojazdu – świadectwa zgodności WE.

W art. 70u wprowadza się procedurę – istotną z punktu widzenia bezpieczeństwa szeroko pojętego ruchu drogowego lub ochrony środowiska – dotyczącą konieczności podjęcia przez producenta pojazdu działań mających na celu usunięcie zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska w przypadku ich stwierdzenia w pojazdach wprowadzonych do obrotu. Treść tego artykułu stanowi implementację art. 32 dyrektywy 2007/46/WE. Producent, który uzyskał świadectwo homologacji typu WE pojazdu, w przypadku stwierdzenia w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o tym ministra właściwego do spraw transportu, jak również podjąć działania w celu usunięcia tych zagrożeń poprzez opracowanie planu działań w tym zakresie i jego uzgodnieniu z ministrem. Projektowany artykuł nakłada również na producenta obowiązek poinformowania właściciela lub posiadacza pojazdu o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta, a dodatkowo, jeżeli w jego wyniku zostaną stwierdzone zagrożenia, podjęcia działania mającego na celu usunięcie tych zagrożeń. Artykuł 70u określa również zasady współdziałania producenta i ministra właściwego do spraw transportu w zakresie omawianej procedury dotyczącej usuwania

zagrożeń oraz informowania organów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych w sprawach homologacji o podjętych działaniach.

W proponowanym brzmieniu art. 70w dotyczy procedury kontroli zgodności produkcji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia, części lub kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

W związku z koniecznością wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE w art. 70za projekt nakłada na ministra właściwego do spraw transportu zadanie związane z wprowadzaniem przez przedsiębiorców do obrotu nowych pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, a polegające na wyznaczeniu jednostki do przeprowadzania badań homologacyjnych lub badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego tego pojazdu. Dany podmiot wnioskujący o uzyskanie uprawnienia w tym zakresie będzie obowiązany spełniać określone warunki, w szczególności posiadać personel o wiedzy i doświadczeniu odpowiednim do zakresu realizowanych badań, dysponować odpowiednimi warunkami lokalowymi, środkami i wyposażeniem niezbędnym do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz zachowywać procedury wynikające z przepisów zawartych w regulaminach EKG ONZ oraz dyrektywach UE (art. 70za ust. 2). Określenie w projekcie wymagań, jakie będzie musiał spełnić podmiot wnioskujący o wyżej wymienione uprawnienie, ma na celu przede wszystkim zapewnienie wysokiego poziomu przeprowadzanych badań homologacyjnych. Należy podkreślić, iż przedmiotowe uprawnienie będzie miało szczególny charakter. Dokumenty z przeprowadzonych badań homologacyjnych wystawione przez uprawnioną jednostkę będą jednymi z podstawowych dokumentów umożliwiających wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu świadectw homologacji typu, a w konsekwencji dopuszczenie do ruchu drogowego nowych pojazdów.

Projekt przewiduje, iż wyznaczenie jednostki uprawnionej nastąpi w drodze decyzji administracyjnej, po uiszczeniu opłaty, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 40 000 zł. Mając na względzie szczególne znaczenie i wagę zadań wykonywanych przez daną jednostkę dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego uczestników, w ocenie resortu transportu zaproponowana w projekcie wysokość opłaty za wyznaczenie tej jednostki przez ministra właściwego do spraw transportu jest adekwatna do zakresu uzyskiwanego uprawnienia.

Podkreślić należy, że opłata ta będzie opłatą jednorazową, ponoszona przez zainteresowany podmiot jedynie na etapie uzyskiwania uprawnienia, które jest wydawane bezterminowo. Zgodnie z projektowanym art. 70za ust. 4 minister właściwy do spraw transportu przed wydaniem uprawnienia, przeprowadza kontrolę zainteresowanego podmiotu pod kątem spełnienia przez niego wyżej wymienionych wymagań i sporządza z tej kontroli sprawozdanie oceniające.

Projektowany art. 70za ust. 4 w zakresie wprowadzenia uprzedniej kontroli jednostki występującej o uzyskanie uprawnienia do przeprowadzenia badań homologacyjnych jest wynikiem implementacji art. 42 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE oraz dodatku 2 do załącznika nr V do tej dyrektywy. Niezależnie od powyższego, podmioty, które uzyskają uprawnienie, będą podlegały stałemu nadzorowi ministra właściwego do spraw transportu pod kątem spełnienia stawianych im warunków. Za czynności dokonane w ramach nadzoru projektowana regulacja nie przewiduje żadnych dodatkowych opłat.

Dodatkowo w ramach przeprowadzania badań homologacyjnych przez jednostkę uprawnioną, projekt dopuszcza możliwość zastosowania przez producenta w określonym zakresie wirtualnych metod testowania, których celem jest potwierdzenie, iż przedmiot, wyposażenia lub część spełnia odpowiednie wymagania techniczne (art. 70z ust. 3).

Zgodnie z art. 70zn projektu ustawy, spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, potwierdza się dopuszczeniem jednostkowym pojazdu. Obowiązкови uzyskania dopuszczenia jednostkowego pojazdu podlegać będzie nowy pojazd:

- 1) przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na którego typ producent lub importer nie uzyskał świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu; rozwiązanie to zastąpi aktualnie obowiązujące wyłączenie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu dla pojazdu wyprodukowanego bądź importowanego w liczbie jednej sztuki rocznie;
- 2) na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE lub świadectwo homologacji typu pojazdu, w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części, wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu.

Wprowadzone w pojeździe zmiany mogą skutkować zmianą parametrów technicznych, np. masy, wymiary, naciski osi (dyrektywa 92/21/EWG) zdefiniowanych w świadectwie homologacji typu, czego konsekwencją jest brak zgodności pojazdu z typem homologowanym.

Dotychczasowe przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym zwalniały pojazdy wyprodukowane lub importowane w liczbie jednej sztuki rocznie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji w odniesieniu do danego typu pojazdu. Producenci/importerzy wykorzystują tę normę do wprowadzania do obrotu różnych pojazdów z pominięciem szczegółowych badań homologacyjnych. Produkowanie w ten sposób pojazdów, zwłaszcza do przewozu osób (przebudowa jednostkowa samochodu ciężarowego na autobus) jest zjawiskiem niebezpiecznym, powodującym zagrożenie w transporcie tych osób oraz dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jednym z elementów wymagających implementacji w ramach dyrektywy 2007/46/WE, jest procedura jednostkowego dopuszczenia do ruchu. Zastąpi ona aktualnie obowiązujące wyłączenie z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu dla pojazdu wyprodukowanego bądź importowanego w ilości jednej sztuki rocznie. Dotychczasowe zwolnienie takich pojazdów z homologacji budzi także zastrzeżenia Komisji Europejskiej.

W przypadku pojazdów kategorii C, T, R, dla których wymagania homologacyjne stanowi dyrektywa 2003/37/WE, nie przewiduje się homologacji WE pojedynczego egzemplarza tych pojazdów. Natomiast zgodnie z ww. dyrektywą istnieje możliwość określenia procedury dopuszczenia do obrotu tych pojazdów w przepisach krajowych. Projekt ustawy przewiduje objęcie tych pojazdów procedurą dopuszczenia jednostkowego. Wprowadzone rozwiązanie wyeliminuje stosowane obecnie praktyki dopuszczania do obrotu pojazdów kategorii C, T, R, nieposiadających świadectwa homologacji, dając jednocześnie możliwość ich rejestracji, pod warunkiem spełnienia wymagań przewidzianych w ramach tej procedury.

Procedura dopuszczenia jednostkowego pojazdu stanowi procedurę alternatywną do procedury homologacji typu pojazdu. W ramach tej procedury, badaniu podlega nie typ pojazdu, ale konkretny pojazd. W ramach tej procedury, każde państwo członkowskie UE określa krajowe wymagania, które stanowią wymagania techniczne, jakie ma spełnić pojazd. Mogą to być wybrane badania, sprawdzenia zawarte

w dyrektywach/regulaminach EKG ONZ dotyczących przedmiotów wyposażenia i części, lub przepisy państw trzecich, np. Stanów Zjednoczonych. Przykładowo, w odniesieniu do punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa:

- w ramach procedury homologacji typu pojazdu, zgodnie z załącznikiem IV do ww. dyrektywy pojazd w tym zakresie musi spełnić wymagania dyrektywy częściowej 76/115/EWG.

Wymagania alternatywne do dyrektywy częściowej 76/115/EWG, to:

- norma amerykańska FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards) nr 210 (Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa) lub
- art. 22-3 japońskiej normy JSRRV (Japan Safety Regulations for Road Vehicles).

Na podstawie art. 24 dyrektywy 2007/46/WE państwa członkowskie UE mogą w ramach procedury dopuszczenia jednostkowego wyłączyć stosowanie niektórych przepisów dyrektyw lub aktów prawnych wymienionych w załączniku IV do dyrektywy 2007/46/WE.

Art. 24 pozwala państwom członkowskim na stosowanie wymagań alternatywnych, tj. przepisów administracyjnych lub wymagań technicznych, które mają na celu zapewnienie poziomu bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska, równoważnego w najwyższym możliwym do realizacji zakresie poziomom przewidzianym w przepisach odpowiednio załączników IV lub XI ww. dyrektywy.

W art. 70zn ust. 6 wprowadzono regulację, zgodnie z którą, w przypadku pojazdu kategorii M, N, O podlegającego dopuszczeniu jednostkowemu, minister właściwy do spraw transportu w uzasadnionych przypadkach zwalnia, w drodze decyzji administracyjnej, wnioskującego o dopuszczenie jednostkowe z obowiązku spełnienia niektórych wymagań technicznych, o których mowa w załączniku IV i XI do dyrektywy 2007/46/WE pod warunkiem zastosowania wymagań alternatywnych równoważnych z wymaganiami określonymi w tych załącznikach w najwyższym możliwym do realizacji zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska. Przedmiotowy przepis ma na celu wprowadzenie możliwości dopuszczenia do ruchu pojazdów, które nie będą wprawdzie spełniać wymagań homologacyjnych obowiązujących w UE i EKG ONZ, ale ze względu na swoje np. specjalne przeznaczenie powinny być dopuszczone do ruchu z uwagi na ważny cel społeczny, gospodarczy, jaki zostanie zrealizowany przy ich użyciu, np. karetka sanitarna

wyprodukowana w państwie spoza UE. Zasadniczą kwestią jest natomiast, aby wymagania alternatywne zastosowane w odniesieniu do tych pojazdów gwarantowały odpowiedni poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i nie stanowiły zagrożenia dla środowiska. Oceny równoważności wymagań alternatywnych będzie dokonywała jednostka uprawniona, mająca odpowiednie doświadczenie i wiedzę w zakresie konstrukcji pojazdów i ich bezpieczeństwa (art. 70zq).

Dodatkowo w wyniku wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE, w art. 70zp przewidziano procedurę uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu udzielonego na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, jeżeli dany pojazd spełnia odpowiednio warunki lub wymagania techniczne, które są równoważne warunkom lub wymaganiom obowiązującym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto projekt ustawy (art. 70zs ust. 1) zawiera delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakresu wymagań technicznych obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu, zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie warunków technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz wzory dokumentów z tym związanych;
- 2) warunki oceny równoważności wymagań alternatywnych w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) wysokości opłat za udzielenie dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz wydanie decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, wydanym na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą, przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Ponadto projekt wprowadza fakultatywną możliwość uzyskania dopuszczenia jednostkowego pojazdu w odniesieniu do określonego zakresu pojazdów (art. 70zn ust. 3 i 4).

W art. 70zn ust. 3 i ust. 4 w stosunku do określonych nowych pojazdów, w tym pojazdów specjalnych wskazanych służb i używanych do celów specjalnych, wprowadzono generalne wyłączenie z obowiązku uzyskania dopuszczenia jednostkowego pojazdu, z jednoczesną możliwością uzyskania przez producenta takiego

dokumentu, przy spełnieniu odpowiednich wymagań. Ma to na celu doprecyzowanie projektu ustawy z art. 2 ust. 3 i 4 dyrektywy 2007/46/WE.

Jako konsekwencję wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE, która w art. 46 zobowiązuje państwa członkowskie UE do określenia sankcji w przypadku naruszenia jej przepisów, w projekcie wprowadzono procedurę nakładania kar pieniężnych za wprowadzanie do obrotu pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części bez odpowiedniego dokumentu.

Projekt ustawy w tym zakresie opiera się na zasadzie odpowiedzialności podmiotów wprowadzających do obrotu pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części bez świadectwa homologacji typu albo innego równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części w ramach procedury homologacji typu (art. 70g ust. 1 i 6). W art. 70g ust. 2 i 3 oraz ust. 7 i 8 projekt określa obowiązki w zakresie wycofania tych pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części z obrotu oraz wykonywania innych działań, np. podania do publicznej wiadomości w środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim, informacji o przedmiotach wyposażenia lub częściach objętych obowiązkiem wycofania z obrotu wraz z terminem ich wycofania.

Wyznaczone w projekcie organy publiczne, tj. minister właściwy do spraw transportu oraz właściwy organ Inspekcji Handlowej, będą uprawnione do wydawania decyzji administracyjnych dotyczących wycofania z obrotu określonego pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części (art. 70g ust. 4 i ust. 9), które zostały, wprowadzone do tego obrotu bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu. Organy te będą również właściwe do nakładania kar pieniężnych za niewycofanie z obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części (art. 140m ust. 1, art. 140n).

Zgodnie z art. 140n ust. 2, minister właściwy do spraw transportu będzie uprawniony do nakładania kar pieniężnych w przypadku pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części nieprzeznaczonych dla konsumentów, natomiast właściwy organ Inspekcji Handlowej będzie uprawniony do nakładania kar pieniężnych w przypadku pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów.

Art. 70g ust. 1 projektu nakłada ustawowy obowiązek wycofania z obrotu pojazdu przez podmiot, który wprowadził do obrotu ten pojazd bez wymaganego świadectwa

homologacji lub innego równoważnego dokumentu. Ten sam ustawowy obowiązek został nałożony w odniesieniu do przedmiotu wyposażenia lub części (art. 70g ust. 6). Art. 70g ust. 4 projektu wprowadza regulację, w myśl której właściwy organ po nałożeniu kary pieniężnej za wprowadzenie do obrotu pojazdu, bez świadectwa homologacji lub innego równoważnego dokumentu, będzie wydawał decyzję administracyjną wskazującą, jaki pojazd, powinien zostać wycofany z obrotu oraz termin tego wycofania. Pomimo nałożenia ustawowego obowiązku, o którym mowa w art. 70g ust. 1 (analogicznie w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części – art. 70g ust. 6), konieczne jest wydanie decyzji administracyjnej, która ma na celu dookreślenie ustawowego obowiązku, poprzez wskazanie właściwego podmiotu, który będzie zobowiązany do wycofania z obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części. Ponadto sformalizowanie obowiązku wycofania z obrotu da adresatowi tej decyzji możliwość odwołania się od niej. Należy zauważyć, iż w odniesieniu do pojazdu, możliwa jest jego pełna identyfikacja od momentu wprowadzenia do obrotu. W przypadku przedmiotów wyposażenia lub części, ich identyfikacja w obrocie jest często bardzo utrudniona, a nawet niemożliwa, stąd obowiązek wycofania ograniczono do tych części, odnośnie do których osoba faktycznie nimi władająca wystąpi do producenta o ich odkupienie albo wymianę (art. 70g ust. 7 i 8).

Podkreślić należy, że kary pieniężne przewidziane w projekcie odnoszą się do różnych, odrębnych naruszeń (np. wprowadzenie do obrotu, ponowne wprowadzenie do obrotu, niewykonanie decyzji administracyjnej). Natomiast nakładany na podmiot dopuszczający się naruszenia obowiązek wycofania pojazdu z obrotu na swój koszt, odkupienia pojazdu od osoby, która nim faktycznie włada ma celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz nieprzenoszenie negatywnych konsekwencji na osoby, które nabyły takie pojazdy. Podobny schemat sankcjonowania ma zastosowanie w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części.

W ocenie resortu transportu wprowadzenie procedury określonej w art. 70g jest współmierne do zagrożenia, jakie może być spowodowane na skutek wprowadzenia do obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części bez odpowiednich dokumentów.

Proponowane rozwiązania mają przede wszystkim charakter prewencyjny zmierzający do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

W pierwszej kolejności podmiot, który wprowadzi do obrotu pojazd albo przedmioty wyposażenia lub części bez wymaganego dokumentu, będzie podlegał karze pieniężnej, zgodnie z art. 140 m ust. 1. Następnie zgodnie z art. 70g (ust. 4 i 9) podmiot ten będzie zobowiązany do wycofania takich pojazdów albo przedmiotów wyposażenia lub części, a ustawowy obowiązek wycofania zostanie doprecyzowany w drodze decyzji administracyjnej właściwego organu. W przypadku niewykonania tej decyzji, czyli de facto niewycofania z obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części objętych tą decyzją, podmiot ten będzie podlegał karze pieniężnej wynikającej z art. 140m ust. 2. W przypadku kary pieniężnej określonej w art. 140m ust. 2 w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części, będzie ona nakładana w przypadku niewycofania tych przedmiotów wyposażenia, części, które zostały objęte żądaniem osoby faktycznie nimi władającej, skierowanym do producenta do ich odkupienia albo wymiany.

Do postępowania w sprawach wycofania z obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, zastosowanie będą miały przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Minister właściwy do spraw transportu wydaje świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Procedura ta potwierdza, że podmiot dokonujący takiego montażu działa w zakresie uzyskanej homologacji i dokonuje montażu takiej instalacji zgodnie z warunkami określonymi w tej homologacji. Odrębną kwestią jest przewidziany w tej procedurze obowiązek stosowania elementów i zespołów instalacji homologowanych na zgodność z regulaminami EKG ONZ nr 67 lub 110. W tym zakresie w stosunku do podmiotu dokonującego montażu instalacji gazowej będzie miała zastosowanie procedura przewidziana w art. 70g ust. 6 odnośnie do zakazu wprowadzania do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części bez wymaganych dokumentów.

Art. 70g ust. 5 wprowadza zasadę, że pojazdy wycofane z obrotu w związku z brakiem wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu, nie mogą być ponownie wprowadzone do obrotu. Powoduje to, że osoba, która władała takim pojazdem, w przypadku jego rejestracji, powinna mieć możliwość wyrejestrowania pojazdu wycofanego z obrotu. Wyrejestrowanie pojazdu ma związek z możliwością rozwiązania umowy ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 maja 2003 r.

o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zasadę wycofania pojazdu z obrotu i braku możliwości jego ponownego wprowadzenia do obrotu, uwzględniono w przesłankach do wyrejestrowania takiego pojazdu poprzez zmianę art. 79 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Projektowana ustawa przewiduje zmiany:

- 1) niektórych przepisów obecnie obowiązującej ustawy – Prawo o ruchu drogowym, np.:
 - art. 71 ust. 6 odnośnie do dopuszczenia do ruchu na okres 30 dni pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim UE, po dokonaniu zwolnienia pojazdu przez organ Służby Celnej do procedury dopuszczenia do obrotu,
 - art. 72 ust. 1 pkt 3 i 4 dotyczący dokumentów załączonych do wniosku o rejestrację pojazdu,
 - art. 72 ust. 2a dotyczącego dopuszczenia przedstawienia innego niż dowód rejestracyjny, dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, wydanego przez właściwy w sprawach rejestracji organ tego państwa.

Ponadto projekt dodaje w art. 72 nowy ustęp 3a, w którym wprowadza terminowość świadectw zgodności WE albo świadectw zgodności, w aspekcie uznawania ich jako podstawy do rejestracji pojazdu na terytorium RP.

- 2) w niektórych ustawach pod kątem dostosowania ich do stanu prawnego określonego w przedmiotowym projekcie.

W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1219, z 2010 r. Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 63, poz. 322) przewiduje się zmianę art. 3 ust. 1 poprzez dodanie punktu 1d, który rozszerza zadania Inspekcji Handlowej o kontrolę pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych – zadanie to będzie wiązać się z nakładaniem kar za wprowadzenie do obrotu nowego pojazdu, przedmiotu

wyposażenia lub części, objętego obowiązkiem uzyskania świadectwa homologacji typu lub równoważnego dokumentu potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymagań technicznych oraz za ich niewycofanie z obrotu, o ile są przeznaczone dla konsumentów.

W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054) zmieniono brzmienie art. 86a ust. 2 pkt 5 oraz ust. 4 w zakresie ujednoczenia z projektem nazewnictwa dokumentów stosowanych na potrzeby odliczania z podatku od towarów i usług. Jednocześnie należy podkreślić, iż kwalifikacja pojazdu jako pojazdu osobowego zastosowana w art. 86a ust. 4 zdanie drugie jest stosowana na potrzeby ustawy o podatku od towarów i usług, a nie na potrzeby ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W art. 7 ust. 4 projektu wskazano, iż dla potrzeb określonych w art. 86a ust. 2 pkt 5 i ust. 4 ustawy o podatku od towarów i usług, stosuje się przepisy dotyczące zachowania ważności wyciągów ze świadectw homologacji typu pojazdu oraz odpisów decyzji zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, wydanych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

W ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.) wprowadzono nowe brzmienie art. 28 ust. 2a pod kątem odwołania się do właściwej delegacji zmienianej w projekcie.

W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.) w załączniku w części I i III dokonuje się zmian pod kątem dostosowania do terminologii projektu.

Jako konsekwencja wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE, projekt ustawy nakłada na ministra właściwego do spraw transportu nowe zadania, do których należy:

- wydawanie fakultatywnej homologacji typu dla określonych w projekcie pojazdów,
- prowadzenie postępowań administracyjnych i nakładanie kar pieniężnych związanych z wprowadzaniem do obrotu albo niewycofaniem z obrotu, pojazdów przedmiotów wyposażenia lub części bez homologacji lub innego równoważnego dokumentu,

- uznawanie świadectw homologacji typu wydanych na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż RP państwa członkowskiego UE,
- uznawanie świadectw homologacji typu wydanych na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu, przez właściwy organ innego niż RP państwa członkowskiego UE, dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- zwalnianie producenta z obowiązku przedstawienia jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectwa homologacji typu EKG ONZ, do badania homologacyjnego typu pojazdu, pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniami zawierającymi wyniki badań homologacyjnych tych przedmiotów wyposażenia lub części – w ramach procedury homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- upoważnianie producenta do wykonania badań homologacyjnych typu niektórych przedmiotów wyposażenia lub części i przedstawienia sprawozdania zawierającego wyniki tych badań – w ramach procedury homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- zwalnianie z obowiązku uzyskania jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectwa homologacji typu EKG ONZ pod warunkiem zastąpienia ich odpowiednimi dokumentami określonymi w projekcie – w ramach procedury homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- zwalnianie producenta przez ministra właściwego do spraw transportu z przedstawienia do badania homologacyjnego typu pojazdu, jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotów wyposażenia lub części lub typu EKG ONZ, pod warunkiem zastąpienia ich odpowiednimi dokumentami – w ramach procedury mieszanej stosowanej w homologacji typu WE pojazdu albo typu pojazdu,
- konieczność współdziałania ministra właściwego do spraw transportu i producenta pojazdu w zakresie procedury dotyczącej usuwania zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska w przypadku ich stwierdzenia w pojazdach wprowadzonych do obrotu, obowiązek informowania przez ministra organów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych w sprawach homologacji o podjętych przez producenta działaniach w tym zakresie,

- wyznaczanie w drodze postępowania administracyjnego jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu; dokonywanie przez ministra kontroli podmiotu wnioskującego o wydanie uprawnienia przed jego wydaniem,
- przeprowadzanie kontroli jednostki uprawnionej co najmniej raz na trzy lata, w zakresie spełnienia określonych w projekcie ustawy warunków,
- wydawanie i zmiana zezwoleń na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części nieobjętych procedurą homologacji, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska,
- przeprowadzanie kontroli zgodności produkcji przedmiotów wyposażenia lub części w ramach wydanego zezwolenia na ich dopuszczenie do obrotu,
- ocena zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego:
 - świadectwa homologacji typu WE pojazdu, a następnie informowanie o konieczności uzyskania nowego lub zmiany unijnego lub krajowego świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - zezwolenia na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części,
- prowadzenie postępowań administracyjnych związanych z wydawaniem dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- wydawanie zwolnień dla podmiotów wnioskujących o dopuszczenie jednostkowe z obowiązku spełnienia niektórych wymagań technicznych, pod warunkiem zastosowania wymagań alternatywnych,
- prowadzenie postępowań administracyjnych związanych z wydawaniem decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- wydawanie dokumentów wskazujących przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego w odniesieniu do pojazdu, który ma być zarejestrowany, sprzedany lub wprowadzony do ruchu w innym niż RP państwie członkowskim UE,
- prowadzenie współpracy z organami państw członkowskich UE w zakresie procedury uznawania świadectwa homologacji typu pojazdu oraz w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

Zgodnie z katalogiem funkcji, zadań, podzadań i działań na rok 2013, przedmiotowe zadania mieszczą się w: funkcji 19 Infrastruktura transportowa, zadaniu 19.1 Wspieranie transportu drogowego, podzadaniu 19.1.4. Kształtowanie warunków dla rozwoju transportu drogowego, działaniu 19.1.4.1 Tworzenie i koordynacja regulacji w zakresie transportu drogowego.

Do głównych celów projektowanej regulacji należy harmonizacja procedur homologacji typu stosowanych w ramach Unii Europejskiej. Oznacza to, iż świadectwo homologacji typu, wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w ww. dyrektywie w jednym z krajów członkowskich UE, jest ważne na terytorium wszystkich pozostałych krajów członkowskich UE, bez potrzeby ponownego przeprowadzania procedury homologacji typu. Projekt ustawy, implementując do prawa krajowego dyrektywę 2007/46/WE, wprowadza między innymi trzy procedury, które umożliwią producentowi, importerowi bądź osobie indywidualnej wprowadzenie do obrotu pojazdu nieposiadającego świadectwa homologacji. Są to:

- 1) procedura dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 2) procedura uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu udzielonego na dany pojazd przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z krajową procedurą;
- 3) procedura uznania świadectwa homologacji typu wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Przedmiotowe regulacje dają możliwość wprowadzenia do obrotu nowego pojazdu bez świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub typu pojazdu albo objętego takim świadectwem, jednakże w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części, wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania tego świadectwa. Pojazdy te mogą należeć do wszystkich kategorii i mogą być produkowane przez producentów zarówno z Unii Europejskiej, jak i krajów trzecich. Wprowadzone projektowaną ustawą rozwiązania wyeliminują stosowane obecnie w Polsce praktyki dopuszczania do obrotu pojazdów nieposiadających świadectwa homologacji. Pojazdy te będą rejestrowane, pod warunkiem spełnienia wymagań przewidzianych w ramach ww. nowych procedur.

Nałożone w projekcie zadania i przewidziane w ramach tych zadań rozwiązania prawne mają na celu:

- ułatwienie dostępu do rynku wewnętrznego wszystkim przedsiębiorcom, zapewniając swobodny przepływ towarów pomiędzy krajami członkowskimi UE,
- zwiększenie konkurencyjności na tym rynku,
- obniżenie kosztów związanych z uzyskaniem świadectw homologacji typu WE pojazdu. Aktualne koszty ponoszone przez podmioty ubiegające się o uzyskanie krajowych świadectw homologacji w poszczególnych 27 krajach członkowskich UE, zostaną zastąpione kosztem poniesionym w ramach procedury homologacji unijnej tylko w jednym państwie UE,
- przyczynienie się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zwiększeniu ochrony środowiska naturalnego z uwagi na wyeliminowanie z niego pojazdów wprowadzanych do obrotu z pominięciem szczegółowych procedur wchodzących w skład badań homologacyjnych.

Za mierniki określające stopień realizacji celów należy przyjąć liczbę decyzji i zadań określoną w tabeli 2 w zakresie punktów 1 – 21 – prognozowane wpływy do budżetów w latach 2013 – 2016, która jest zawarta w OSR.

W związku z koniecznością ogłoszenia przedmiotowego projektu ustawy razem z pakietem aktów wykonawczych stanowiących jego integralną część, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania nowego systemu homologacji typu, w art. 10 projektu wprowadzono generalny termin wejścia w życie ustawy po upływie sześciu miesięcy od dnia jej ogłoszenia, z jednym wyjątkiem dotyczącym art. 3 projektu. Termin ten podyktowany jest koniecznością przeprowadzenia procedury legislacyjnej niezbędnej do przyjęcia aktów wykonawczych tak, aby weszły one w życie równoległe z terminem określonym w ustawie.

Projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury. Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy zgłosiła Koalicja na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców, wpisana do prowadzonego przez Ministra Spraw Wewnętrznych, Rejestru Podmiotów Wykonujących Zawodową Działalność Lobbingową pod numerem 00032. W piśmie Ministra Infrastruktury z dnia

5 sierpnia 2011 r. wyjaśniono wnioskodawcy wątpliwości związane z procedowanym aktem. Jednocześnie należy podkreślić, iż zainteresowanie nad pracami zgłoszone przez Koalicję na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców, dotyczyło zawartej w projekcie możliwości przekazywania zadań ministra właściwego do spraw transportu Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, która to możliwość nie jest już przewidziana w tym projekcie.

Prace nad projektem ustawy są szczególnie pilne, ponieważ w dniu 27 października 2011 Trybunał Sprawiedliwości UE wydał przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej wyrok w sprawie C-311/10, stwierdzając, iż Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 48 tej dyrektywy.

Niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do przepisu § 12a Regulaminu pracy Rady Ministrów.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny

Zaproponowany projekt oddziałuje na:

- producentów i importerów pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, podmioty dokonujące zabudowy pojazdów, podmioty wprowadzające do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowy pojazd, przedmioty ich wyposażenia i części, podmioty dokonujące montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem,
- jednostki przeprowadzające badania homologacyjne oraz jednostki, które będą się ubiegały o uprawnienie do badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz innych badań w ramach udzielonego uprawnienia,
- organy Inspekcji Handlowej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw jako implementacja zapisów zawartych w dyrektywie 2007/46/WE zawiera przepisy w zakresie procedury homologacji typu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, które były zawarte w projekcie ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego.

Projekt ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz rozesłany do następujących organizacji:

- 1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 2) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa;
- 3) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 4) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;

- 5) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego;
- 6) Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny;
- 7) Instytut Transportu Samochodowego;
- 8) Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 9) Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
- 10) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 11) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
- 12) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 13) Związek Pracodawców Motoryzacji;
- 14) N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji;
- 15) Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
- 16) Przemysłowy Instytut Motoryzacji – PIMOT;
- 17) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich – Zarząd Główny Polskiego Towarzystwa Inżynierów Motoryzacji SIMP w Warszawie;
- 18) Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
- 19) Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR POLSKA;
- 20) Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego.

W toku konsultacji społecznych uwzględniono uwagi zgłoszone we wskazanym terminie.

W wyniku umieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej projektu, wpłynęła uwaga Stowarzyszenia Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych dotycząca nieprecyzyjnego określenia w projekcie zakresu wymagań w celu uzyskania świadectwa homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części. Uwagę wyjaśniono w uzasadnieniu poprzez wskazanie, iż obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu lub innego równoważnego dokumentu odnosi się wyłącznie do pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, dla których określono wymagania w regulaminach EKG ONZ oraz dyrektywach UE. Oznacza to, iż nowe regulacje nie

rozszerzają zakresu przedmiotowego ustawy w obszarze obowiązku homologacji przedmiotów wyposażenia lub części.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt ustawy przewiduje zachowanie dotychczas wykonywanych zadań przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie wydawania:

- świadectw homologacji typu WE pojazdu lub świadectw homologacji typu pojazdu,
- świadectw homologacji typu WE przedmiotów wyposażenia lub części lub świadectw homologacji typu EKG ONZ,
- świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem,
- decyzji zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu w ramach końcowej partii produkcji (nowa nazwa zgodnie z projektem to zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji).

Ponadto w wyniku wdrożenia dyrektywy 2007/46/WE rozszerzony zostanie obowiązek informowania organów innych państw członkowskich UE właściwych w sprawach homologacji oraz będących stroną Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. Porozumienia, w zakresie wydania, zmiany, cofnięcia, odmowy wydania, wygaśnięcia świadectwa homologacji typu WE pojazdu.

Opłaty za wykonywanie powyższych czynności pozostawiono w dotychczasowej wysokości. Opłaty te będą nadal przekazywane bezpośrednio do budżetu państwa, za wyjątkiem opłaty skarbowej za zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, która będzie wpływała do Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy.

Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.) organem podatkowym właściwym w sprawach opłaty skarbowej jest wójt (burmistrz, prezydent miasta). W przypadku dokonania czynności urzędowej, wydania zaświadczenia oraz zezwolenia (pozwolenia, koncesji) – organem podatkowym właściwym miejscowo w sprawach opłaty skarbowej jest organ podatkowy właściwy ze względu na siedzibę organu lub podmiotu, który dokonał czynności urzędowej albo wydał zaświadczenie lub zezwolenie (pozwolenie, koncesję). Jednocześnie, mając na uwadze systematykę załącznika do ustawy o opłacie skarbowej, przepis określający stawkę opłaty od ww. zezwolenia powinien zostać określony w innej części tego załącznika – a więc inaczej niż jest to w przypadku stawki opłaty skarbowej za wydanie decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu. Należy podkreślić, iż wprowadzona zmiana w ustawie o opłacie skarbowej (zastąpienie decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu – zezwoleniem na dopuszczenie do obrotu pojazdu z końcowej partii produkcji) nie będzie skutkować zmianą wysokości wpływów do budżetu m.st. Warszawy, bowiem jest to jedynie zmiana nazewnictwa związana z wdrożeniem dyrektywy 2007/46/WE.

Na podstawie informacji z 2011 r. wynika, iż wydano 72 decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu – co w konsekwencji daje wysokość wpływów do budżetu m.st. Warszawy w wysokości 110 664 zł (72 decyzje x 1 537 zł). Szacuje się, że wpływy z tytułu opłaty skarbowej za wydanie zezwoleń na dopuszczenie do obrotu pojazdów z końcowej partii produkcji powinny pozostać na dotychczasowym poziomie, a nawet mogą nieznacznie wzrosnąć – mając na względzie zharmonizowanie procedur homologacji typu pojazdu na wszystkie kategorie pojazdów samochodowych i ich przyczep.

Dodatkowo w ramach wykonywanych nowych zadań, minister właściwy do spraw transportu, będzie wydawał decyzje administracyjne w sprawie:

- zwolnienia producenta z obowiązku przedstawienia jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE, przedmiotu wyposażenia lub części lub EKG ONZ do badań homologacyjnych typu pojazdu pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniem, zawierającym wyniki badań homologacyjnych przedmiotu wyposażenia lub części (unijna mała seria),

- upoważnienia producenta do wykonywania badań homologacyjnych przedmiotu wyposażenia lub części i przedstawienia sprawozdania zawierającego wyniki tych badań (unijna mała seria),
- zwolnienia producenta z obowiązku uzyskania jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE, przedmiotu wyposażenia lub części lub EKG ONZ, pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniem zawierającym wyniki badań tych przedmiotów wyposażenia lub części lub dokumentami zawierającymi dane i informacje o wymaganiach technicznych przedmiotu wyposażenia lub części wraz z oświadczeniem, że spełniają one zasadnicze wymagania (krajowa mała seria),
- zwolnienia producenta z przedstawienia jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectwa homologacji typu EKG ONZ, do badania homologacyjnego typu pojazdu, pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniami zawierającymi wyniki badań homologacyjnych tych przedmiotów wyposażenia lub części (procedura homologacji typu WE pojazdu albo typu pojazdu).

Za wydanie ww. decyzji pobierana będzie opłata skarbową w wysokości 10 zł, zgodnie z tabelą nr 2 w dalszej części OSR (lp. 16 – 19).

Projekt ustawy nakłada na ministra właściwego do spraw transportu nowe zadania w związku z wdrożeniem dyrektywy 2007/46/WE. Należą do nich:

- wydawanie fakultatywnej homologacji typu dla określonych w projekcie pojazdów,
- prowadzenie postępowań administracyjnych i nakładanie kar pieniężnych związanych z wprowadzaniem do obrotu albo niewycofaniem z obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części bez homologacji lub innego równoważnego dokumentu,
- uznawanie świadectw homologacji typu wydanych na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż RP państwa członkowskiego UE,

- uznawanie świadectw homologacji typu wydanych na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu, przez właściwy organ innego niż RP państwa członkowskiego UE, dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- zwalnianie producenta z obowiązku przedstawienia jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectwa homologacji typu EKG ONZ, do badania homologacyjnego typu pojazdu, pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniami zawierającymi wyniki badań homologacyjnych tych przedmiotów wyposażenia lub części – w ramach procedury homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- upoważnianie producenta do wykonania badań homologacyjnych typu niektórych przedmiotów wyposażenia lub części i przedstawienia sprawozdania zawierającego wyniki tych badań – w ramach procedury homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- zwalnianie z obowiązku uzyskania jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectwa homologacji typu EKG ONZ pod warunkiem zastąpienia ich odpowiednimi dokumentami określonymi w projekcie – w ramach procedury homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- zwalnianie producenta przez ministra właściwego do spraw transportu z przedstawienia do badania homologacyjnego typu pojazdu, jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotów wyposażenia lub części lub typu EKG ONZ, pod warunkiem zastąpienia ich odpowiednimi dokumentami – w ramach procedury mieszanej stosowanej w homologacji typu WE pojazdu albo typu pojazdu,
- konieczność współdziałania ministra właściwego do spraw transportu i producenta pojazdu w zakresie procedury dotyczącej usuwania zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska w przypadku ich stwierdzenia w pojazdach wprowadzonych do obrotu, obowiązek informowania przez ministra organów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych w sprawach homologacji o podjętych przez producenta działaniach w tym zakresie,

- wyznaczanie w drodze postępowania administracyjnego jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu; dokonywanie przez ministra kontroli podmiotu wnioskującego o wydanie uprawnienia przed jego wydaniem,
- przeprowadzanie kontroli jednostki uprawnionej co najmniej raz na trzy lata, w zakresie spełnienia określonych w projekcie ustawy warunków,
- wydawanie i zmiana zezwoleń na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części nieobjętych procedurą homologacji, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska,
- przeprowadzanie kontroli zgodności produkcji przedmiotów wyposażenia lub części w ramach wydanego zezwolenia na ich dopuszczenie do obrotu,
- ocena zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego:
 - świadectwa homologacji typu WE pojazdu, a następnie informowanie o konieczności uzyskania nowego lub zmiany unijnego lub krajowego świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - zezwolenia na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części,
- prowadzenie postępowań administracyjnych związanych z wydawaniem dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- wydawaniem zwolnień dla podmiotów wnioskujących o dopuszczenie jednostkowe z obowiązku spełnienia niektórych wymagań technicznych, pod warunkiem zastosowania wymagań alternatywnych,
- prowadzenie postępowań administracyjnych związanych z wydawaniem decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- wydawanie dokumentów wskazujących przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego w odniesieniu do pojazdu, który ma być zarejestrowany, sprzedany lub wprowadzony do ruchu w innym niż RP państwie członkowskim UE,
- prowadzenie współpracy z organami państw członkowskich UE w zakresie procedury uznawania świadectwa homologacji typu pojazdu oraz w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

W odniesieniu do nowych zadań, projekt wprowadza opłaty, których wysokość została określona co do zasady w wysokości o 50% mniejszej w stosunku do opłat obowiązujących w ramach zadań ministra właściwego do spraw transportu w zakresie procedury homologacji, z wyjątkiem opłaty za wyznaczanie jednostek uprawnionych. W tym zakresie kierowano się stawkami opłat, jakie są stosowane w ramach procedury akredytacji jednostek.

Należy podkreślić, iż opłaty administracyjne ponoszone przez producenta, importera, właściciela pojazdu z tytułu np. uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub decyzji o dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, stanowią niewielki koszt w porównaniu do kosztów, jakie ww. podmioty poniosą i będą ponosić z tytułu całkowitego przejścia tej procedury. Zasadniczym kosztem w ramach tej procedury będzie koszt badań przeprowadzanych przez jednostkę uprawnioną, który może się kształtować od kilku tysięcy złotych do nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych. Wysokość nowych opłat jest korzystna dla producentów i importerów pojazdów, jednocześnie zapewniając odpowiednie wpływy do budżetu państwa.

ZESTAWIENIE WPLYWÓW DO BUDŻETU PAŃSTWA

Tabela nr 1 – wpływy do budżetów w 2011 r. z tytułu czynności wykonywanych przez ministra właściwego ds. transportu w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części

Wykaz wydanych decyzji / wykonanych zadań przez ministra właściwego ds. transportu	Liczba wydanych decyzji / wykonanych zadań	Wysokość opłaty [PLN]	Wpływy do budżetu [PLN]
Świadectwa homologacji typu pojazdu PL+UE	113	1600	180800
	337	400	134800
Świadectwa homologacji przedmiotu wyposażenia lub części	326	400	130400
	979	200	195800
Przekazywanie danych i informacji o uzyskanych świadectwach homologacji typu pojazdu (zgłoszenia homologacji)	1747	320	559040
Decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania homologacji	72	1537	110664
suma wpływów			1311504
suma wpływów do Budżetu Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy			110664
suma wpływów do Budżetu Państwa			1200840

Tabela nr 2 – prognozowane wpływy (z tytułu czynności wykonywanych przez ministra właściwego ds. transportu w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części) do budżetów w latach 2013 – 2016

LP. ¹	Wysokość opłat	2013		2014		2015		2016	
		Liczba wydanych decyzji / wykonanych zadań	Wpływy do budżetu [PLN]	Liczba wydanych decyzji / wykonanych zadań	Wpływy do budżetu [PLN]	Liczba wydanych decyzji / wykonanych zadań	Wpływy do budżetu [PLN]	Liczba wydanych decyzji / wykonanych zadań	Wpływy do budżetu [PLN]
1	1600	125	200000	100	160000	88	140800	75	120000
	400	375	150000	300	120000	262	104800	225	90000
2	1600	25	40000	25	40000	25	40000	25	40000
	400	75	30000	75	30000	75	30000	75	30000
3	0	100	0	100	0	100	0	100	0
4	350	120	42000	120	42000	60	21000	60	21000
5	350	60	21000	60	21000	60	21000	60	21000
6	0	60	0	60	0	60	0	60	0
7	40000	4	160000	0	0	0	0	0	0
	8000	16	128000	10	80000	5	40000	5	40000
8	0	5	0	5	0	20	0	10	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	500	0	400	0	350	0	300	0
12	800	750	600000	650	520000	550	440000	450	360000
13	800	250	200000	200	160000	150	120000	100	80000
14	0	400	0	200	0	100	0	100	0
15	0	60	0	60	0	60	0	60	0
16	10	120	1200	120	1200	120	1200	120	1200

17	10	60	600	60	600	60	600	60	600
18	10	60	600	60	600	60	600	60	600
19	10	140	1400	100	1000	80	800	50	500
20	400	360	144000	395	158000	435	174000	478	191200
	200	1080	216000	1185	237000	1305	261000	1433	286600
21	1537	80	122960	90	138330	100	153700	110	169070
Suma wpływów do budżetów		2057760		1709730		1549500		1451770	
Suma wpływów do Budżetu Dzielnicy Śródmieście		126760		141730		156900		171970	
Suma wpływów do Budżetu Państwa		1931000		1568000		1392600		1279800	

1)

1 - wydawanie świadectw homologacji typu pojazdu oraz WE pojazdu

2 - wydawanie fakultatywnej homologacji typu dla określonych w projekcie pojazdów

3 - prowadzenie postępowań administracyjnych i nakładanie kar pieniężnych związanych z wprowadzaniem do obrotu albo niewycofaniem z obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części bez homologacji lub innego równoważnego dokumentu

4 - uznawanie świadectw homologacji typu wydanych na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż RP państwa członkowskiego UE

5 - uznawanie świadectw homologacji typu wydanych na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu dla pojazdów produkowanych w małych seriach

6 - współdziałanie ministra właściwego do spraw transportu i producenta pojazdu w zakresie procedury dotyczącej usuwania zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska w przypadku ich stwierdzenia w pojazdach wprowadzonych do obrotu, obowiązek informowania przez ministra organów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych w sprawach homologacji o podjętych przez producenta działaniach w tym zakresie

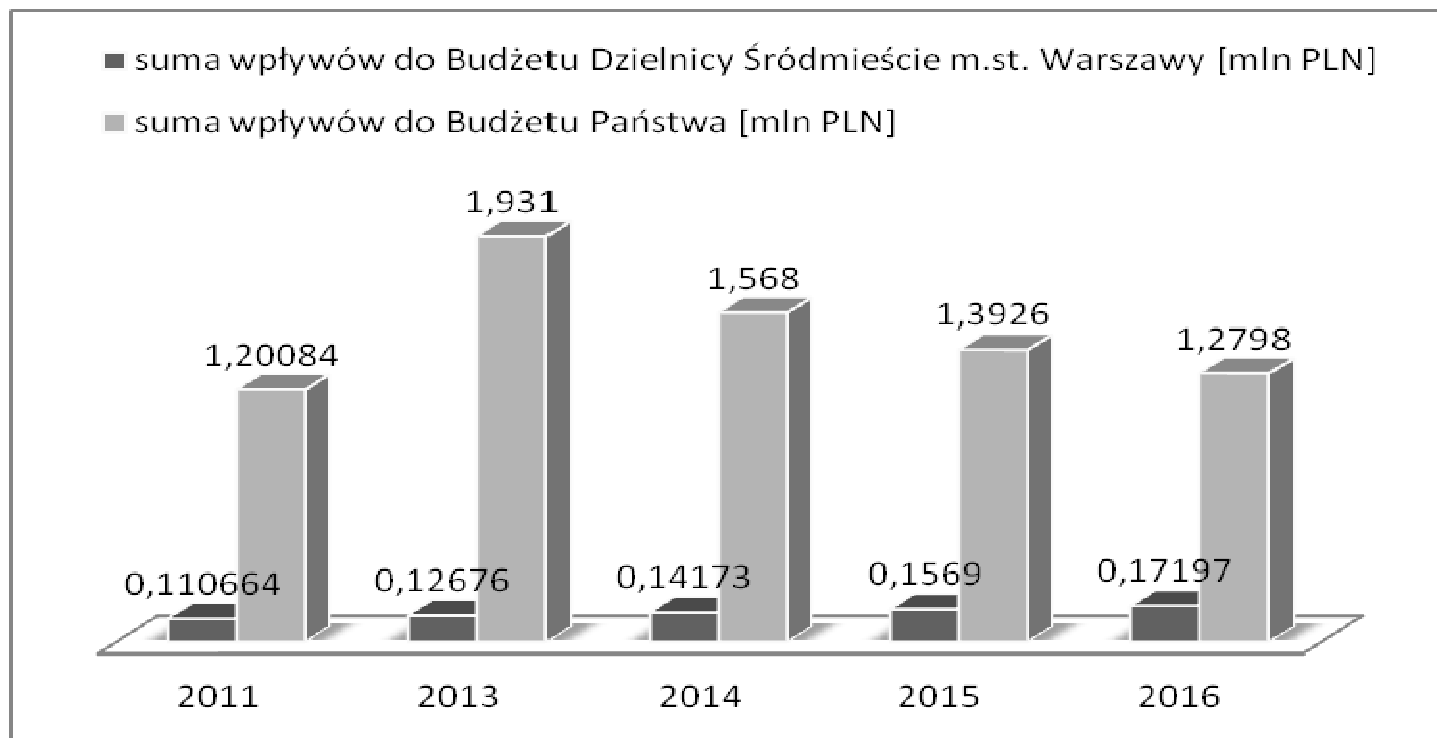
7 - wyznaczanie w drodze postępowania administracyjnego jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu; dokonywanie przez ministra kontroli podmiotu wnoszącego o wydanie uprawnienia przed jego wydaniem

8 - przeprowadzenie co najmniej raz na trzy lata kontroli jednostki uprawnionej oraz przeprowadzenie kontroli na skutek zmiany warunków lokalowych

9 - wydawanie i zmiana zezwoleń na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części nieobjętych procedurą homologacji mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska / Czynności, o których mowa w pkt: 9 i 10 poniżej wymienionych tabel będą realizowane po opracowaniu przez Parlament Europejski i Radę załącznika XIII do dyrektywy 2007/46/WE. W związku z powyższym dla punktów tych, w tabelach przyjęto wartości - 0

- 10 - przeprowadzanie kontroli zgodności produkcji przedmiotów wyposażenia lub części w ramach wydanego zezwolenia na ich dopuszczenie do obrotu / Czynności, o których mowa w pkt: 9 i 10 poniżej wymienionych tabel będą realizowane po opracowaniu przez Parlament Europejski i Radę załącznika XIII do dyrektywy 2007/46/WE. W związku z powyższym dla punktów tych, w tabelach przyjęto wartości - 0
- 11 - ocena zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego:
- świadectwa homologacji typu WE pojazdu, a następnie informowanie o konieczności uzyskania nowego lub zmiany unijnego lub krajowego świadectwa homologacji typu pojazdu
- 12 - wydawanie zwolnień dla podmiotów wnioskujących o dopuszczenie jednostkowe z obowiązku spełnienia niektórych wymagań technicznych, pod warunkiem zastosowania wymagań alternatywnych (w ramach dopuszczenia jednostkowego)
- 13 - prowadzenie postępowań administracyjnych związanych z wydawaniem decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu
- 14 - wydawanie dokumentów wskazujących przepisy techniczne, na podstawie których udzielono dopuszczenia jednostkowego w odniesieniu do pojazdu, który ma być zarejestrowany, sprzedany lub wprowadzony do ruchu w innym niż RP państwie członkowskim UE
- 15 - prowadzenie współpracy z organami państw członkowskich UE w zakresie procedury uznawania świadectwa homologacji typu pojazdu oraz w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu
- 16 - zwolnienie producenta z obowiązku przedstawienia jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE, przedmiotu wyposażenia lub części lub EKG ONZ do badań homologacyjnych typu pojazdu pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniem, zawierającym wyniki badań homologacyjnych przedmiotu wyposażenia lub części (unijna mała seria)
- 17 - upoważnienie producenta do wykonywania badań homologacyjnych przedmiotu wyposażenia lub części i przedstawienie sprawozdania zawierającego wyniki tych badań (unijna mała seria)
- 18 - zwolnienie producenta z obowiązku uzyskania jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE, przedmiotu wyposażenia lub części lub EKG ONZ, pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniem zawierającym wyniki badań tych przedmiotów wyposażenia lub części lub dokumentami zawierającymi dane i informacje o wymaganiach technicznych przedmiotu wyposażenia lub części wraz z oświadczeniem, że spełniają one zasadnicze wymagania (krajowa mała seria)
- 19 - zwolnienie producenta z przedstawienia jednego lub kilku świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectwa homologacji typu EKG ONZ, do badania homologacyjnego typu pojazdu, pod warunkiem zastąpienia ich sprawozdaniami zawierającymi wyniki badań homologacyjnych tych przedmiotów wyposażenia lub części (procedura homologacji typu WE pojazdu albo typu pojazdu)
- 20 - wydawanie świadectw homologacji przedmiotów wyposażenia lub części pojazdów
- 21 - wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do obrotu pojazdów z końcowej partii produkcji.

Wykres nr 1 – porównanie wpływów do budżetów (z tytułu czynności wykonywanych przez ministra właściwego ds. transportu w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części) w latach 2011 oraz 2013 – 2016



W powyższych tabelach przedstawiono wpływy do budżetu państwa:

- w 2011 r. wynikające z realizacji dotychczas wykonywanych zadań przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części – tabela nr 1,
- w poszczególnych latach 2013 – 2016 wynikające z realizacji dotychczasowych, jak również nowych zadań nałożonych na ministra właściwego do spraw transportu w zakresie homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części – tabela nr 2.

W odniesieniu do obecnie obowiązujących regulacji prawnych zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym (art. 68 ust. 4), z projektu ustawy został usunięty przepis, zobowiązujący producenta, który uzyskał świadectwo homologacji typu WE pojazdu w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, a który wprowadza do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nowe pojazdy, do przekazania ministrowi właściwemu do spraw transportu, danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu lub jego zmianie oraz wykazu danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu (artykuł 70m projektu w wersji z dnia 8 lutego 2012 r. będącego przedmiotem obrad KSE w dniu 17 lutego 2012 r.).

Nadrzędnym celem procedowanego projektu ustawy jest wdrożenie do polskiego systemu prawa dyrektywy 2007/46/WE, natomiast przedmiotowe rozwiązanie nie jest objęte zakresem tej dyrektywy. Ponadto projekt jako konsekwencja wdrożenia nie tylko dyrektywy 2007/46/WE, ale również uwzględnienia regulacji dotyczących homologacji pojazdów określonych w dyrektywie 2002/24/WE oraz dyrektywie 2003/37/WE, nakłada obowiązek wzajemnego informowania się państw członkowskich właściwych w sprawie homologacji, w zakresie informacji dotyczących wydania, zmiany, odmowy wydania, cofnięcia, wygaśnięcia świadectw homologacji typu WE pojazdu.

Utrzymanie procedury w zakresie przekazywania ministrowi właściwemu do spraw transportu, danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu lub jego zmianie, byłoby zatem dublowaniem przepisów w tym zakresie, jak również stanowiłoby, w stosunku do obowiązku uzyskania unijnej homologacji dla

nowego typu pojazdu, dodatkowe obciążenie dla producenta oraz generowało konieczność ponoszenia przez niego dodatkowych kosztów z tym związanych. W wyniku wprowadzonej zmiany nastąpi zmniejszenie wpływów do budżetu państwa w wysokości 559 040 zł – są to faktyczne dane za rok 2011.

Należy jednakże zauważyć, iż z przedstawionej powyżej analizy wynika, iż prognozowane wpływy do budżetu państwa w latach 2013 – 2016 będą większe w porównaniu do wpływów z roku 2011, przy uwzględnieniu również usunięcia z obecnie obowiązujących przepisów procedury przekazywanie danych i informacji o uzyskanych świadectwach homologacji typu pojazdu (wykres nr 1).

Do projektu ustawy, skierowanego w dniu 16 marca 2012 r. na Radę Ministrów, załączono test regulacyjny z dnia 16 marca 2012 r. wraz z załącznikiem do tego testu, oraz komentarzem dodatkowym do tego testu, który to komentarz przedstawia jednoznaczne wyliczenia w zakresie m.in. prognozowanych wpływów do budżetu państwa z tytułu realizacji nowych zadań oraz potrzeby zwiększenia liczby osób wykonujących te zadania.

Zgodnie z tabelą nr 1 zawartą w dodatkowym komentarzu do testu regulacyjnego (z dnia 16 marca 2012 r.), na wykonanie czynności wewnętrznych (czynności wykonanych przez ministra właściwego ds. transportu) w 2013 r., będzie potrzebnych 6 osób, natomiast średnia z czterech kolejnych lat wyniesie 5 osób.

Zwiększony zakres zadań przypisanych ministrowi właściwemu do spraw transportu, w związku z wdrożeniem dyrektywy 2007/46/WE, spowoduje, iż realizacja zadań zawartych w projektowanych przepisach będzie wymagała przesunięcia w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w ramach prowadzonej polityki kadrowo-płacowej resortu, co nie spowoduje zwiększenia wydatków budżetu państwa w tym zakresie. Przyjęto, iż od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy realizacja nowych zadań będzie wykonywana w ramach obecnego zatrudnienia w komórce merytorycznej, natomiast od roku 2013 konieczne będzie zwiększenie o co najmniej 5 osób liczby pracowników tej komórki.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie ww. ustawy nie powinno wpłynąć negatywnie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projekt jako wynik implementacji zapisów dyrektywy 2007/46/WE doprowadzi do sytuacji, w której stosowane w każdym państwie członkowskim UE krajowe procedury homologacji typu pojazdu zastąpione zostaną procedurą zharmonizowaną w ramach UE. Wprowadzenie całkowitej harmonizacji procedury homologacji typu polega na tym, iż świadectwo homologacji typu, wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w ww. dyrektywie w jednym z krajów członkowskich UE, będzie ważne na terytorium wszystkich pozostałych krajów członkowskich UE, bez potrzeby ponownego przeprowadzania procedury homologacji typu. Podkreślenia wymaga, iż nie zmienia się zakres wymagań obowiązujących w procedurze homologacji typu, tylko status dokumentu finalnego, który będzie podstawą do wprowadzenia do obrotu nowego pojazdu na terytorium UE. Aktualne koszty ponoszone przez podmioty ubiegające się o uzyskanie krajowych świadectw homologacji w poszczególnych 27 krajach członkowskich UE, zostaną zastąpione kosztem poniesionym w ramach procedury homologacji unijnej tylko w jednym państwie UE. Projektowane przepisy nie spowodują zatem zwiększenia obciążeń dla przedsiębiorców polskich, a wprost przeciwnie, poprzez zharmonizowanie w ramach Unii Europejskiej procedur homologacji typu pojazdu dla wszystkich kategorii pojazdów samochodowych i ich przyczep, przewiduje się obniżenie kosztów związanych z uzyskaniem świadectw homologacji typu pojazdu. Przedsiębiorca z Polski, który uzyska unijne świadectwo homologacji wydane przez organ jednego z państw członkowskich UE, w tym Polskę, będzie mógł wprowadzać nowe pojazdy produkowane w oparciu o uzyskaną homologację na obszarze całej Unii Europejskiej, nie ponosząc przy tym dodatkowych kosztów związanych z tą procedurą. Takie rozwiązanie spowoduje ograniczenie obciążeń dla przedsiębiorców w Polsce oraz zagwarantuje pełną możliwość korzystania z rynku wewnętrznego. Należy podkreślić, iż koszty ponoszone przez przedsiębiorców w ramach procedury homologacji typu są wynikiową wielu czynników i zależą, m.in. od ilości kombinacji

typ/wariant/wersja pojazdu, kategorii pojazdu, wymagań w zakresie dodatkowych badań i sprawdzeń w zależności od rozwiązań konstrukcyjnych.

Świadectwa homologacji typu UE i EKG ONZ przedmiotów wyposażenia i części wydane przez właściwe organy udzielające homologacji (w Polsce – przez ministra właściwego do spraw transportu) były, są i będą uznawane w procedurze homologacji typu pojazdu (procedura krajowa), procedurze homologacji typu WE pojazdu (procedura unijna), jak również w odniesieniu do części stosowanych zamiennie w pojazdach. Jediną nowością w przygotowanym projekcie jest implementacja art. 31 dyrektywy 2007/46/WE, który wprowadza wymóg uzyskania zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu dla przedmiotów wyposażenia i części określonych w załączniku nr XIII do dyrektywy mogących stwarzać znaczne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko. Należy mieć jednak na uwadze, iż stosowanie ww. procedury możliwe będzie dopiero z chwilą wejścia w życie załącznika nr XIII do dyrektywy określającego wykaz przedmiotów wyposażenia i części objętych obowiązkiem uzyskania zezwolenia.

Unia Europejska jako podstawowy wymóg przy wprowadzeniu do obrotu nowych pojazdów wprowadza obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu. Wprowadzenie w projekcie procedur w zakresie obowiązku uzyskania dopuszczenia jednostkowego pojazdu, uznania dopuszczenia jednostkowego czy też uznania świadectwa homologacji wydanego przez inny niż Rzeczypospolita Polska organ państwa członkowskiego UE dla pojazdów produkowanych w małych seriach, jest wynikiem wdrożenia zapisów dyrektywy 2007/46/WE. Należy podkreślić, iż procedury te mogą być wykorzystywane przez producentów alternatywnie do procedury homologacji typu. Dotyczyć to może pojazdów nietypowych, produkowanych jednostkowo lub też w niewielkich seriach, jak np. repliki pojazdów (czyli pojazdów już nieprodukowanych, wykonanych w oparciu o posiadaną dokumentację techniczną producenta).

Projektowane przepisy nie będą miały również wpływu na cenę produkowanych w Polsce przedmiotów wyposażenia i części, ponieważ nie wprowadzają w zakresie ich homologacji szczególnych dodatkowych wymogów poza te, które obowiązują dotychczas.

Nowe zharmonizowane procedury dotyczące badań homologacyjnych i świadectw homologacji powinny sprzyjać również wzrostowi obrotu gospodarczego oraz wpływać na wzrost konkurencyjności na rynku pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części.

Zestawienie obowiązków „dotychczasowych” i „po zmianie” ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

Lp.	Obowiązki „dotychczasowe”	Obowiązki „po zmianie” ustawy	Wysokość opłaty	UWAGI
1.	<i>Uzyskanie świadectwa homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części (-wymóg UE) lub świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem</i>	<i>Uzyskanie świadectwa homologacji typu (-wymóg UE) lub świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem</i>	<i>Świadectwo homologacji : - na nowy typ pojazdu – 1600 zł za zmianę świadectwa – 400 zł - na nowy typ przedmiotu wyposażenia lub części – 400 zł za zmianę świadectwa – 200 zł - sposobu montażu instal. gaz. – 1600 zł za zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instal. gaz. – 400 zł</i>	<i>Wysokość opłaty bez zmian – obowiązek dla przedsiębiorców</i>
2.	<i>Przekazanie danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu pojazdu</i>	<i>Brak procedury</i>	<i>Opłata zależna od liczby wariantów - obecnie: od 94,34 zł do 471,70 zł</i>	<i>Brak opłat – brak obowiązku dla przedsiębiorcy</i>
3.	<i>Uzyskanie decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów z końcowej partii produkcji (-wymóg UE)</i>	<i>Uzyskanie decyzji w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji (-wymóg UE)</i>	<i>1537 zł (opłata skarbową)</i>	<i>Wysokość opłaty bez zmian – obowiązek dla przedsiębiorców</i>
4.		<i>Uzyskanie decyzji w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu (-wymóg UE)</i>	<i>max. 800 zł</i>	<i>Nowy obowiązek dla przedsiębiorców</i>

				<i>i osób fizycznych</i>
5.		<i>Uzyskanie decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego na dany pojazd wydane przez właściwy organ innego niż RP państwa członkowskiego UE zgodnie z krajową procedurą (-wymóg UE)</i>	<i>max. 800 zł</i>	<i>Nowy obowiązek dla przedsiębiorców i osób fizycznych</i>
6.		<i>Uzyskanie uznania świadectwa homologacji wydane na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż RP państwa członkowskiego UE</i> <i>Uzyskanie uznania świadectwa homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach wydane na dany typ pojazdu zgodnie z krajową procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż RP państwa członkowskiego UE (-wymóg UE)</i>	<i>max. 400 zł</i>	<i>Nowy obowiązek dla przedsiębiorców</i>
7.		<i>Uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części nieobjętych procedurą homologacji mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska (-wymóg UE)</i>	<i>max. 160 zł</i>	<i>Nowy obowiązek dla przedsiębiorców</i>

1. W odniesieniu do procedury uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, przedmiotów wyposażenia lub części albo sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, zachowano dotychczasową wysokość opłat, tj. w przypadku wniosku o wydanie nowego świadectwa homologacji, opłata w tym zakresie wyniesie 1 600 zł, w przypadku wniosku o zmianę posiadanego świadectwa, właściciel tego świadectwa będzie ponosił opłatę w wysokości 400 zł.
2. W związku z obowiązkiem wzajemnego informowania się państw członkowskich właściwych w sprawie homologacji, w zakresie informacji dotyczących wydania, zmiany, odmowy wydania, cofnięcia, wygaśnięcia świadectw homologacji typu WE pojazdu, projekt nie przewiduje zachowania obecnie obowiązującej procedury przekazywania ministrowi właściwemu do spraw transportu przez producenta, danych i informacji o uzyskanym świadectwie homologacji typu WE pojazdu. Stanowi to korzystne rozwiązanie dla przedsiębiorców, z uwagi na nieobciążanie ich, w stosunku do obowiązku uzyskania unijnej homologacji dla nowego typu pojazdu, dodatkowym obciążeniem z tytułu zachowania tej procedury. Ponadto nie będzie on zobowiązany do ponoszenia dodatkowych kosztów z tym związanych.
3. W stosunku do opłat za wydanie decyzji zwalniających z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu w ramach końcowej partii produkcji (nowa nazwa zgodnie z projektem to zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji), postanowiono zachować ich wysokość bez zmian. Opłata ta w wysokości 1 537 zł za każdą wydaną przez ministra właściwego do spraw transportu decyzję jako opłata skarbową jest i dalej będzie przekazywana na rzecz Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy.
4. W związku z wdrożeniem zapisów dyrektywy 2007/46/WE, projekt wprowadził procedurę związaną z obowiązkiem uzyskania w określonych sytuacjach decyzji w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu. Uzyskanie przedmiotowej decyzji, tak jak w przypadku homologacji typu, będzie dotyczyć nowych pojazdów, przed ich wprowadzeniem na terytorium RP i rejestracją, jeżeli nie uzyskały świadectwa homologacji albo uzyskały takie świadectwo, jednakże przed ich rejestracją wprowadzono zmiany, które wpływają na zmianę warunków

wydania tego świadectwa. W odniesieniu do tej procedury, projekt wprowadza opłatę w wysokości maksymalnie 800 zł. Wysokość tej opłaty stanowi połowę stawki opłaty obowiązującej dotychczas w zakresie wydawania świadectw homologacji typu. Przy ustaleniu opłaty za dopuszczenie jednostkowego pojazdu w wysokości o 50% mniejszej niż opłata za świadectwo homologacji typu kierowano się tym, iż procedura dopuszczenia będzie dotyczyć jednego pojazdu o konkretnym numerze identyfikacyjnym, podczas gdy procedura homologacji dotyczy danego typu pojazdu, a więc masowego dopuszczenia do ruchu.

5. Możliwość złożenia przez przedsiębiorcę lub osobę fizyczną wniosku w sprawie uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu wydanego na dany pojazd przez inny niż RP organ państwa członkowskiego UE, jest wynikiem implementacji dyrektywy 2007/46/WE. W odniesieniu do tej procedury, określono wysokość opłaty w wysokości maksymalnie 800 zł, a więc na poziomie analogicznym jak w ramach decyzji wydawanych w sprawach dopuszczenia jednostkowego pojazdu.
6. Opłatę w zakresie uznawania świadectw homologacji typu wydanych zgodnie z krajową procedurą przez inny niż RP organ państwa członkowskiego, w tym dla pojazdów produkowanych w małych seriach, przewidziano na poziomie maksymalnie 400 zł, a więc postanowiono ją obniżyć w stosunku do stawek obowiązujących w ramach procedury wydawania świadectw homologacji typu.
7. W stosunku do opłat za wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do obrotu przedmiotów wyposażenia lub części nieobjętych procedurą homologacji mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska, wprowadzono maksymalną wysokość na poziomie 160 zł. Procedura ta jest wynikiem wdrożenia zapisów art. 31 dyrektywy 2007/46/WE. Wykaz takich przedmiotów wyposażenia lub części, które będą objęte obowiązkiem uzyskania zezwolenia, ma być przedmiotem załącznika nr XIII do ww. dyrektywy. Aktualnie załącznik nr XIII do dyrektywy 2007/46/WE nie wprowadza żadnych przedmiotów wyposażenia lub części, objętych przedmiotową procedurą, nie trwają również na poziomie Unii Europejskiej prace legislacyjne w tym zakresie. W celu wdrożenia zapisów dyrektywy 2007/46/WE, projekt tworzy ogólne ramy prawne niezbędne dla funkcjonowania

w przyszłości przedmiotowej procedury. Mając na uwadze, iż dopiero z chwilą wejścia w życie załącznika nr XIII do dyrektywy określającego wykaz przedmiotów wyposażenia i części, możliwe będzie stosowanie ww. procedury, projekt zawiera fakultatywną delegację do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia w sprawie warunków wydawania zezwolenia na dopuszczenie do obrotu, jak również wysokości opłaty za wydanie tego zezwolenia.

Jak wspomniano już wcześniej, Unia Europejska jako podstawowy wymóg przy wprowadzeniu do obrotu nowych pojazdów wprowadza obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu WE pojazdu. Wprowadzenie nowych procedur np. w zakresie obowiązku uzyskania dopuszczenia jednostkowego pojazdu, uznania dopuszczenia jednostkowego czy też uznania świadectwa homologacji wydanego przez inny niż Rzeczpospolita Polska organ państwa członkowskiego UE dla pojazdów produkowanych w małych seriach, jest wynikiem wdrożenia zapisów dyrektywy 2007/46/WE. Należy podkreślić, iż procedury te mogą być wykorzystywane przez producentów alternatywnie do procedury homologacji typu. Dotyczyć to może pojazdów nietypowych, produkowanych jednostkowo lub też w niewielkich seriach, jak np. repliki pojazdów. Mając na uwadze, że procedury te stanowią alternatywę procedury homologacji typu, ale dotyczyć będą jednostkowego dopuszczenia do ruchu pojazdu, obowiązujące w ramach tych procedur opłaty ustalono na poziomie o 50% mniejszym w stosunku do opłat w ramach homologacji typu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie ustawy nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.