Projekt z dnia 11 września 2025 r.

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

I. Cel i potrzeba regulacji

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

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

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

technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. WE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej: „dyrektywą 2003/37/WE".

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

Trybunał wskazał, że ww. wykładnia sądu w odróżnieniu od dyrektywy 2003/37/WE znajduje potwierdzenie w obecnie obowiązującym rozporządzeniu 167/2013, które w art. 3 pkt 37 definiuje nowy pojazd jako pojazd, który nigdy wcześniej nie był rejestrowany ani dopuszczony (wprowadzony do użytku). Podkreślenia wymaga, iż pojęcie nowego pojazdu nie zostało zdefiniowane w pozostałych dwóch rozporządzeniach homologacyjnych, tj.: rozporządzeniu 168/2013 i rozporządzeniu 2018/858. Natomiast celem wyjaśnienia należy wskazać, iż ww. dyrektywa 2003/37/WE obecnie nie obowiązuje – została uchylona ww. rozporządzeniem 167/2013.

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

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

Temat dopuszczenia do ruchu w Polsce ciągników rolniczych pochodzących z krajów trzecich był również przedmiotem spotkania przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury z KE w dniu 12 czerwca 2024 r. KE potwierdziła, iż używane ciągniki rolnicze z krajów

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

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

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

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

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

2. Projekt wprowadza do ustawy homologacyjnej przepisy z zakresu nadzoru rynku i sankcji administracyjnych, które będą mogły zostać zastosowane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) w ramach pełnionej funkcji organu nadzoru rynku w obszarze procedur homologacyjnych, wynikających z trzech rozporządzeń 167/2013, 168/2013 i 2018/858, aktów prawnych wskazanych w tych rozporządzeniach lub wydanych na ich podstawie, regulaminów ONZ oraz krajowych procedur homologacyjnych, zgodnie z art. 3

ust. 3 ustawy homologacyjnej.

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

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

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

Projekt ustawy znacznie rozszerza kompetencje Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku poprzez zmianę brzmienia art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej. Po zmianie Dyrektor TDT będzie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem nadzoru rynku w rozumieniu art. 3 pkt 45 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 57 rozporządzenia 168/2013, art. 3 pkt 35 rozporządzenia 2018/858, w zakresie aktów wymienionych oraz wydanych na podstawie

tych rozporządzeń, regulaminów ONZ oraz będzie wykonywał funkcję organu nadzoru rynku w rozumieniu art. 3 pkt 3 rozporządzenia 2019/1020 w odniesieniu do krajowej homologacji typu pojazdu, homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem oraz w odniesieniu do spełniania przez hulajnogi elektryczne określonych dla nich w przepisach warunków technicznych, zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w rozporządzeniu 2019/1020, które stanowi ramy dla kontroli produktów.

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

Mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu drogowego zachodzi również potrzeba ustanowienia Dyrektora TDT organem nadzoru rynku nad hulajnogami elektrycznymi w zakresie spełniania przez te pojazdy warunków technicznych określonych w § 2 ust. 1 pkt 12 i ust. 13a, § 3 ust. 13a, § 55a, § 55d oraz § 56 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502, z późn. zm.).

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

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

Dodatkowo, zgodnie z projektowanymi zmianami w art. 129b ust. 3 pkt 10 PRD, rozszerzono zakres upoważnienia w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich) poprzez możliwość używania przez nich przyrządów

kontrolnych lub pomiarowych służących do określania maksymalnej konstrukcyjnej prędkości pojazdów. Przepis ten umożliwi w przyszłości strażom gminnym (miejskim) stosowanie przenośnych urządzeń do kontroli prędkości maksymalnej hulajnóg i rowerów elektrycznych.

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

Sprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście poruszania się hulajnóg elektrycznych była również omawiana na grupie MVWG (Motor Vehicle Working Group) organizowanej w dniu 9 grudnia 2024 r. przez Komisję Europejską, w której uczestniczyli przedstawiciele władz homologacyjnych, eksperci oraz przedstawiciele producentów pojazdów oraz ich wyposażenia. Zwrócono tam uwagę na znaczne zwiększenie liczby wypadków z udziałem m.in. tych pojazdów.

Podkreślenia wymaga, że Dyrektor TDT będzie organem nadzoru rynku jedynie w zakresie spełniania przez hulajnogi elektryczne warunków technicznych określonych w ww. rozporządzeniu. Kwestie takie jak: gwarancja, rękojmia czy zgłoszenia awarii lub usterek pozostaną nadal w gestii właściwych w tych sprawach organów.

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

Dyrektor TDT w celu uzyskania informacji na temat naruszeń dotyczących przepisów wynikających z aktów prawnych, dla których został wyznaczony jako organ nadzoru rynku, ustala m.in. łańcuchy dostaw w celu zidentyfikowania podmiotów, które wprowadzają na polski i unijny rynek produkty niezgodne z wymaganiami. W tym celu zasadnym jest, aby podmioty wymienione w dodawanym ust. 4 współdziałały z Dyrektorem TDT i udostępniały mu informacje, które posiadają. W tym celu Dyrektor TDT będzie zwracał się do podmiotu wskazując zakres danych, które są mu niezbędne do ustalenia ww. faktów w prowadzonych czynnościach wyjaśniających lub w postępowaniu administracyjnym. Z uwagi na brak aktualnie podstawy prawnej do pozyskania danych, niejednokrotnie utrudnione jest prowadzenie czynności wyjaśniających przez Dyrektora TDT i nie ma

możliwości ustalenia np. łańcuchów dostaw pojazdów celem wykazania, czy są one sprowadzone wprost z państw spoza UE, czy przez inne państwo UE. Istotna jest również wymiana informacji pomiędzy Krajową Administracją Skarbową, która jest odpowiedzialna za dopuszczenie produktów na polski rynek w związku z rozdziałem VII rozporządzenia 2019/1020.

Należy przy tym zauważyć, iż w projekcie wprowadzono przepisy w zakresie odpłatnego zlecania badań próbki pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, laboratorium badawczemu (art. 68zj ust. 3). Dodatkowo należy zauważyć, że w art. 68zh przewidziano przyznanie biegłym i ekspertom wynagrodzenia według przepisów o kosztach prowadzenia dowodu z opinii biegłego w postępowaniu sądowym. Zatem przeprowadzanie badań pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, jak również sporządzanie opinii przez służby techniczne będą podlegały opłatom.

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

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

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

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

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

c) wprowadzenia obowiązku rejestracji pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 od dnia uzyskania przez jego właściciela (obcokrajowca) stałego miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (RP);

d) dokumentów wymaganych do wyrejestrowania pojazdu w związku z jego kradzieżą;

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

II. Zakres projektowanych zmian:

- **zmiany na poziomie ustawy homologacyjnej:**

Art. 1 pkt 1 wprowadza zmianę w odnośniku do tytułu ustawy homologacyjnej poprzez dodanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniającego dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 (Dz. Urz. UE L 169 z 25.06.2019, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej: „rozporządzeniem 2019/1020", stanowiącego ramy dla systemu nadzoru rynku w ramach UE, w tym w Polsce.

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

Zgodnie z art. 84 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 *państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenie przez podmioty gospodarcze i służby techniczne niniejszego rozporządzenia oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia*. Podobne regulacje zawiera art. 72 rozporządzenia 167/2013 oraz art. 76 rozporządzenia 168/2013. Również art. 14 ust. 1 rozporządzenia 2019/1020 stanowi, iż *państwa członkowskie nadają swoim organom nadzoru rynku uprawnienia do nadzorowania rynku, prowadzenia postępowań i egzekwowania przepisów, które są niezbędne do stosowania niniejszego rozporządzenia oraz do stosowania unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego.* Rozporządzenie 2019/1020 odnosi się również do operatorów platform w ramach art. 14 ust. 4 lit. k.

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

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

Art. 1 pkt 2 lit. c tiret drugie rozszerza w art. 1 w ust. 3 (nowe pkt 1a 1c) zakres pojazdów, do których zastosowanie ma ustawa homologacyjna w związku z wprowadzonymi zmianami w zakresie procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu

i procedury uznawania przez Dyrektora TDT takich dopuszczeń wydawanych przez inne organy państw członkowskich UE.

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

- lit. a zmiana definicji podmiotu gospodarczego (pkt 5) poprzez rozszerzenie o nowe podmioty w związku z przepisami z zakresu nadzoru rynku tj. rozporządzenia 2019/1020;

- **lit. b** zmiana definicji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu (pkt 23) poprzez doprecyzowanie zakresu warunków i wymagań technicznych zawartych w rozporządzeniach homologacyjnych, w akcie wykonawczym do ustawy homologacyjnej, przepisach art. 66 PRD i akcie wykonawczym do PRD – zgodnie z aktualnym zakresem wymagań dla tej procedury (obecnie obowiązujący art. 63 ustawy homologacyjnej);

- **lit. c** zmiana definicji świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu (pkt 33) poprzez doprecyzowanie zakresu wymagań;

- **lit. d** dodaje nową definicję świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem (nowy punkt 33a) w związku z nową procedurą wprowadzaną przedmiotowym projektem ustawy realizowaną przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów;

- **lit. e** wprowadza nowe definicje w związku z wprowadzeniem w projekcie regulacji z zakresu nadzoru rynku realizowanego przez Dyrektora TDT: nadzór rynku (nowy pkt 35), wprowadzenie do obrotu (nowy pkt 36), udostępnienie na rynku (nowy pkt 37), dopuszczenie (nowy pkt 38), operator platform (nowy pkt 39), platforma (nowy pkt 40) oraz użytkownik końcowy (nowy pkt 41).

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

- **lit. a** doprecyzowuje w art. 3 ust. 2 w zakresie realizacji przez Dyrektora TDT zadania dotyczącego prowadzenia bazy świadectw zgodności przekazywanych przez producentów pojazdów w postaci elektronicznej – baza takich świadectw zgodności będzie prowadzona w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów, o której mowa w art. 80a ust. 1 PRD.

Jest to zgodne z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/133 z dnia 4 lutego 2021 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do podstawowego formatu, struktury i środków wymiany danych dotyczących świadectw zgodności w formacie elektronicznym (Dz. Urz. UE L 42 z

05.02.2021, str. 1, z późn. zm.), który w art. 1 wskazuje, iż *producent udostępnia organowi udzielającemu homologacji typu, który udzielił homologacji typu całego pojazdu, elektroniczną wersję świadectwa zgodności zgodną z formatem i strukturą elementów danych i standardowymi komunikatami określonymi w art. 2 za pośrednictwem dowolnego krajowego punktu dostępu do europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS) w Unii.*

W konsekwencji tego świadectwa zgodności w postaci elektronicznej będą gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów (CEP), na potrzeby komunikacji i wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi UE w ramach systemu EUCARIS. Dyrektor TDT nie będzie prowadził bazy tych dokumentów bezpośrednio, jednakże z uwagi na dostęp Dyrektora TDT do CEP będzie miał dostęp do bazy świadectw zgodności;

- **lit. b** dodaje w art. 3 ust. 2a zapewniający dostęp do świadectw zgodności producentom pojazdów, o których mowa w art. 37 ust. 5 rozporządzenia 2018/858;

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

- **lit. d** dodaje w art. 3 ustawy homologacyjnej nowy ust. 4 zobowiązujący określone podmioty (organy administracji rządowej i samorządowej, państwowe osoby prawne oraz państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne) do współdziałania z Dyrektorem TDT przy wykonywaniu jego zadań wynikających z ustawy homologacyjnej, w szczególności dotyczy to zadań z zakresu nadzoru rynku.

Art. 1 pkt 5 wprowadza zmiany doprecyzowujące w art. 13 ustawy homologacyjnej:

- **lit. a** wprowadza zmiany w art. 13 w ust. 3 dotyczące zakresu podmiotów zobowiązanych do uzyskania wynikających z tego przepisu dokumentów homologacyjnych, poprzez wykreślenie właściciela pojazdu, doprecyzowuje również nazwę dokumentu wydawanego przez Dyrektora TDT dla nowego pojazdu świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia **nowego** pojazdu, jak i odwołuje się bezpośrednio do przepisów rozporządzeń homologacyjnych w zakresie uznawania przez Dyrektora TDT świadectwa krajowego

indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez inny organ państwa członkowskiego UE;

- **lit. b** dodaje w art. 13 nowy ust. 3a wprowadzając osobny przepis dla właściciela pojazdu (w związku z powyższą zmianą w zakresie ust. 3) wskazując jednoznacznie, jakie dokumenty homologacyjne jest zobowiązany uzyskać na potrzeby dopuszczenia pojazdu w Polsce.

Art. 1 pkt 6 wprowadza zmiany w art. 14 ustawy homologacyjnej poprzez:

a) nałożenie na podmioty gospodarcze uczestniczące w procedurach homologacyjnych oraz wprowadzające do obrotu pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części, realizacji obowiązków wynikających z ustawy oraz przepisów homologacyjnych, w tym rozporządzeń 167/2013, 168/2013, 2018/858 i regulaminów ONZ (nowy ust. 4);

b) wprowadzenie ogólnych zakazów wprowadzania do obrotu nowych pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części lub montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu bez wymaganych dokumentów homologacyjnych (nowe ust. 5-6).

Przepisy te są związane z wprowadzaniem nowych regulacji dotyczących nakładania przez Dyrektora TDT sankcji za naruszenie obowiązków wynikających z ustawy oraz przepisów homologacyjnych.

Art. 1 pkt 7 wprowadza zmiany w art. 27 w związku z wprowadzeniem przepisów dotyczących świadectw zgodności wystawianych w postaci elektronicznej:

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

- **tiret pierwsze:** producent pojazdu jest zobowiązany wystawić w postaci papierowej świadectwo zgodności do każdego pojazdu, na którego typ wydano odpowiednie świadectwo homologacji oraz oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji tego pojazdu – jest to ogólny obowiązek wystawiania tych dokumentów w postaci papierowej (obowiązujący również obecnie w ustawie homologacyjnej zgodnie z art. 36 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, art. 33 ust. 1 rozporządzenia 167/2013 i art. 38 ust. 1 rozporządzenia 168/2013), przepis dopuszcza (fakultatywnie) możliwość wystawienia świadectwa zgodności i oświadczenia w postaci elektronicznej, ale w przypadku wystawienia ich w postaci elektronicznej wówczas powinny one być przekazane do ewidencji (nowe brzmienie pkt 2 i 3);

- **tiret drugie:** dodaje się nowy pkt 3a wprowadzający obowiązek wystawiania w postaci elektronicznej świadectwa zgodności oraz oświadczenia – do każdego pojazdu kategorii M, N, O, na którego typ Dyrektor TDT wydał świadectwo homologacji typu UE pojazdu i przekazania go do ewidencji. Obowiązek ten wynika z art. 37 ust. 1 rozporządzenia 2018/858. W takim przypadku nie ma zastosowania postać papierowa. Sposób i postać udostępniania świadectwa zgodności w postaci elektronicznej określają przepisy ww. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/133.

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

Art. 1 pkt 8 dodaje w ustawie homologacyjnej nowe art. 53a 53d:

Art. 53a określa obowiązki podmiotu gospodarczego, który wprowadził do obrotu pojazd, przedmiot wyposażenia lub część wbrew zakazowi określonemu w art. 14 ust. 5 ustawy homologacyjnej lub w przypadku stwierdzenia niezgodności z wymaganiami czy też stwarzania poważnego ryzyka, tj.:

- podanie do publicznej wiadomości w środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim oraz w miejscu wprowadzenia do obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części objętych obowiązkiem wycofania z rynku, informacji o pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części objętym obowiązkiem wycofania z rynku oraz:
- na swój koszt:

a) doprowadzenie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części do stanu zgodności z wymaganiami albo

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

- odkupienie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części od podmiotu lub osoby posiadającej tytuł prawny do tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części albo;

- wymiana na nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część spełniające odpowiednie wymagania, na podstawie dokumentu potwierdzającego ich zakup;

– poinformowanie Dyrektora TDT jako organ nadzoru rynku o powyższych działaniach.

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

Podobne przepisy określone zostały w art. 8 i art.9 rozporządzenia 167/2013 oraz art. 9 i art. 10 rozporządzenia 168/2013. Zadania podmiotów gospodarczych zostały również określone w art. 4 rozporządzenia 2019/1020.

Art. 53b opisuje z kolei procedurę, w której Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku w wyniku prowadzonej kontroli lub badań stwierdzi niezgodność z wymaganiami lub stwarzanie poważnego ryzyka przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część. Po przeprowadzonym postępowaniu o nałożeniu administracyjnej kary pieniężnej Dyrektor TDT w drodze decyzji nakazuje podanie do publicznej wiadomości w środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim oraz w miejscu wprowadzenia do obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części objętych obowiązkiem wycofania z rynku, informacji o pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części objętym obowiązkiem wycofania z rynku oraz:

- usunięcie niezgodności z wymaganiami lub usunięcie ryzyka albo,
- w przypadku gdy ich usunięcie nie jest możliwe, zakazuje udostępniania na rynku pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części,
- w przypadku gdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część zostały już udostępnione, nakazuje ich wycofanie z rynku lub użytku oraz nakazuje odkupienie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części od użytkowników końcowych albo wymianę na nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część.

Zgodnie z projektowanymi regulacjami ww. środki stosuje się w zależności od rodzaju stwierdzonych niezgodności z wymaganiami lub stopnia ryzyka stwarzanego przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, mając na celu w szczególności usunięcie istniejącego

zagrożenia dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia, w tym zdrowia użytkowników pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, oraz środowiska, celem zachowania bezpieczeństwa użytkowników pojazdu oraz ruchu drogowego.

Projekt przewiduje, że Dyrektor TDT w decyzji administracyjnej może:

- określić warunki na jakich pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, mogą być udostępniane na rynku,
- nakazać umieszczenie na pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części ostrzeżeń o ryzyku jakie pojazd, przedmiot wyposażenia lub część mogą stwarzać,
- nakazać zniszczenie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, w przypadku gdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część stwarza poważne ryzyko i nie da się tego ryzyka usunąć.

Przepis określa również obowiązek informacyjny po stronie Dyrektora TDT wobec KE oraz innych państw członkowskich UE za pomocą systemu RAPEX (system szybkiej wymiany informacji, o którym mowa w art. 20 ust. 4 rozporządzenia 2019/1020) i systemu ICSMS (system informacyjny i komunikacyjny do celów nadzoru rynku, o którym mowa w art. 34 ust. 1 rozporządzenia 2019/1020), jak również obowiązek informowania organów homologacyjnych, które przeprowadziły ocenę zgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, wskazując na wykryte niezgodności.

Pojazd, przedmiot wyposażenia lub część wycofane z rynku nie mogą być ponownie na rynku udostępnione. Podmiot lub osoba posiadająca tytuł prawny do pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części objętych obowiązkiem wycofania z rynku ma prawo żądać od podmiotu gospodarczego, który wprowadził do obrotu pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, odkupienia po cenie sprzedaży albo wymiany na nowy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część spełniające wymagania.

W art. 53b w ust. 12 przewidziano delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowego trybu postępowania przy zniszczeniu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, uwzględniając poważny stopień ryzyka dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia, w tym zdrowia użytkowników pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, oraz środowiska, celem zachowania bezpieczeństwa użytkowników pojazdu oraz ruchu drogowego. Projektowany przepis ma na celu zapewnienie stosowania art. 11 rozporządzenia 2019/1020.

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

W art. 53d wprowadzono obowiązek odpowiedniego stosowania przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 769) do czynności podejmowanych przez Dyrektora TDT jako organ nadzoru rynku w zakresie nieuregulowanym ustawą homologacyjną oraz przepisami rozporządzenia 167/2013, rozporządzenia 168/2013, rozporządzenia 2018/858, rozporządzenia 2019/1020, aktów wymienionych oraz wydanych na podstawie tych rozporządzeń oraz regulaminów ONZ.

Art. 1 pkt 9 uchyla rozdział 4 ustawy homologacyjnej „Indywidualne dopuszczenie pojazdu”

Art. 1 pkt 10 dodaje nowe rozdziały 4a i 4b.

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

Art. 68a ust. 1 określa ogólny przedmiot procedury indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Art. 68a ust. 2 określa rodzaje indywidualnego dopuszczenia pojazdu: unijne i krajowe, ponadto dzieli krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu na dwa rodzaje:

– krajowe indywidualne dopuszczenie nowego pojazdu;

– krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Projekt doprecyzowuje przepisy w zakresie jednoznacznego wskazania, w odniesieniu do jakich pojazdów zastosowanie ma procedura indywidualnego dopuszczenia pojazdu celem uniknięcia sytuacji „obchodzenia” stosowania przepisów w tym zakresie.

Art. 68a ust. 3 określa zakres pojazdów objętych procedurą unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, tj. pojazdy, o których mowa w art. 44 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, które nie były jeszcze nigdy zarejestrowane albo w odniesieniu do których od chwili rejestracji do chwili złożenia wniosku o uzyskanie unijnego indywidualnego

dopuszczenia pojazdu nie upłynęło więcej niż 6 miesięcy. Jest to zgodne z rozporządzeniem 2018/858: załącznik II cześć I dodatek 2 pkt 1.

Art. 68a ust. 4 określa zakres nowych pojazdów objętych procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu (analogicznie jak obecnie).

Art. 68a ust. 5 obejmuje zakresem krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu również:

- pojazdy, które nie są nowe w rozumieniu PRD, w odniesieniu do których od chwili pierwszej rejestracji w państwie pochodzenia niebędącym państwem członkowskim UE do chwili złożenia w Polsce wniosku o uzyskanie takiego dopuszczenia dla nowego pojazdu nie upłynęło więcej niż 12 miesięcy lub pojazdy, które posiadają przebieg nie większy niż 10 000 km, nawet w przypadku upływu tych 12 miesięcy. Jest to propozycja wypracowana z TDT i służbami technicznymi uwzględniająca stopień zużycia pojazdu i dezaktualizację warunków technicznych;
- ciągniki rolnicze, które nie są nowymi pojazdami, nie były zarejestrowane lub wykorzystywane na terytorium UE i nie posiadają ważnych dokumentów potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu. Każdy ciągnik rolniczy spoza UE niezależnie czy nowy, czy używany będzie traktowany jak pojazd fabrycznie nowy, który nie był wcześniej zarejestrowany zgodnie z definicją nowego pojazdu, o której mowa w art. 2 pkt 62 PRD. Jest to konsekwencja ww. wyroku TSUE oraz definicji nowego pojazdu ujętej w rozporządzeniu 167/2013 obowiązującym w procedurze homologacji typu dla ciągników rolniczych.

  Świadectwa indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu dla ww. ciągników rolniczych będą wydawane przez Dyrektora TDT, po przeprowadzeniu badań przez służbę techniczną, która potwierdzi spełnienie przez dany ciągnik rolniczy określonych warunków lub wymagań technicznych wynikających obecnie z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu (Dz. U. poz. 1715), a które zostaną określone w nowowydanym rozporządzeniu w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Zatem zgodnie z projektowanymi regulacjami każdy ciągnik rolniczy z kraju trzeciego, niezależnie czy jest nowym pojazdem, czy też używanym, aby zostać zarejestrowany w Polsce, musi zostać objęty świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu.

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

Procedura będzie miała zastosowanie do pojazdów sprowadzonych do Polski z krajów trzecich wszystkich innych poza ciągnikami rolniczymi używanych pojazdów, które nie są nowymi pojazdami w rozumieniu PRD i nie podlegają krajowemu indywidualnemu dopuszczeniu pojazdu nowego, np. używanych pojazdów z krajów trzecich takich jak: USA, Kanada, Chiny, Japonia.

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

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

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

- używane pojazdy niezarejestrowane w UE ze względu na brak obowiązku rejestracji w państwie pochodzenia, ale wykorzystywane w UE;
- pojazdy nowe z państwa spoza UE nieposiadające ważnych dokumentów homologacyjnych, które zostały zgłoszone do rejestracji w Polsce zgodnie z art. 73 ust. 4 PRD jako pojazdy należące do przedstawicielstwa dyplomatycznego, urzędu konsularnego i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowej, a także ich personelu korzystającego z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności;
- zarejestrowane na terytorium państwa członkowskiego UE pojazdy objęte świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanym zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 1 ust. 1 rozporządzenia

168/2013 albo art. 45 rozporządzenia 2018/858 przez organ innego kraju UE, jeżeli pojazd ten był zarejestrowany:

- nie dłużej niż 2 lata przed złożeniem wniosku o jego pierwszą rejestrację na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla którego Dyrektor TDT odmówił uznania, o którym mowa w art. 68n ust. 1 albo
- dłużej niż 2 lata przed złożeniem wniosku o jego pierwszą rejestrację na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

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

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

Art. 68d określa, analogicznie jak aktualne regulacje ustawy homologacyjnej, zasady przeprowadzania przez służby techniczne badania na potrzeby wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczania nowego pojazdu.

Art. 68e określa, analogicznie jak aktualne regulacje ustawy homologacyjnej, zasady wydawania/odmowy wydania i cofnięcia przez Dyrektora TDT świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Art. 68f określa, analogicznie jak aktualne regulacje ustawy homologacyjnej, zasady wydania/odmowy wydania i cofnięcia przez Dyrektora TDT świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu.

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

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

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

Mając na względzie, iż liczba pojazdów sprowadzanych spoza UE szacuje się na poziomie ponad 80 000 rocznie oraz ze względu na ograniczoną liczbę służb technicznych podjęto decyzję o włączeniu uprawnionych diagnostów zatrudnionych w stacjach kontroli pojazdów do procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia dla pojazdu spoza UE, dla zapewnienia dostępności i umożliwienia szybkiego przejścia tej procedury.

Art. 68g ust. 2 wskazuje zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w tej procedurze.

Art. 68g ust. 3 określa katalog dokumentów składanych do wniosku przez właściciela pojazdu.

Art. 68h i art. 68i określa zakres czynności przeprowadzanych przez uprawnionego diagnostę w procedurze.

W pierwszym etapie uprawniony diagnosta dokona weryfikacji przedstawionych przez właściciela pojazdu dokumentów w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń pod kątem zgodności z obowiązującymi w tym zakresie w Polsce warunkami lub wymaganiami technicznymi. W odniesieniu m.in. do autobusów, pojazdów zasilanych instalacją gazową, pojazdów elektrycznych i wodorowych uprawniony diagnosta sprawdzi, czy wydane było odpowiednie świadectwo homologacji typu ONZ w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części – zakres wymaganych świadectw dotyczy regulaminów ONZ nr 66, 67, 100, 110, 115, 118, 134, załącznika nr IV do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 3/2014 z dnia 24 października 2013 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 7 z 10.01.2014, str. 1, z późn. zm.), czy też rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 79/2009 z dnia 14 stycznia

2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych napędzanych wodorem oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 35 z 04.02.2009, str. 32, z późn. zm.), o ile będą wymagane w przepisach rozporządzenia w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

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

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

Po przeprowadzeniu badania, w przypadku braku złożenia wraz z wnioskiem dokumentów w zakresie poziomu emisji zanieczyszczeń lub braku możliwości weryfikacji, na podstawie przedłożonych dokumentów spełnienia określonych w tym zakresie warunków lub wymagań technicznych, jak również w przypadku ewentualnych innych wątpliwości dotyczących spełnienia przez pojazd warunków lub wymagań technicznych po przeprowadzonym badaniu, właściciel pojazdu będzie mógł zwrócić się do służby technicznej, celem przeprowadzenia badania potwierdzającego np. spełnienie wymagań emisyjnych.

Jeżeli powyższe działania poza stacją kontroli pojazdów sprawią, że właściciel pojazdu powróci do uprawnionego diagnosty w celu dalszej realizacji nowej procedury w celu uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – po 30 dniach, wówczas, w celu potwierdzenia i poświadczenia adekwatnego stanu pojazdu, uprawniony diagnosta ponownie wykona badanie pojazdu pod kątem spełnienia wymogów wskazanych dla nowej procedury.

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

– pozytywnej weryfikacji przedłożonych dokumentów,

– uzyskaniu pozytywnego wyniku badania o charakterze homologacyjnym,

– oraz w określonych sytuacjach – uzyskaniu pozytywnego wyniku badania realizowanego przez służbę techniczną – potwierdzających spełnienie wymagań określonych w ramach tej procedury.

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

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

W ustawie wprowadzona zostanie również możliwość złożenia przez właściciela pojazdu skargi do Dyrektora TDT w przypadku stwierdzenia przez uprawnionego diagnostę braku spełnienia odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Dyrektor TDT, rozpatrując skargę, będzie badał prawidłowość przeprowadzenia procedury – w wyniku rozpatrzenia skargi Dyrektor TDT:

1) stwierdzi prawidłowość przeprowadzenia procedury albo

2) nakaże uprawnionemu diagnoście ponowne przeprowadzenie czynności wynikających z procedury w zakresie, w jakim stwierdzone zostaną nieprawidłowości.

Wydanie kolejnego zaświadczenia o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem nie będzie podlegać zaskarżeniu.

Uprawniony diagnosta będzie zobowiązany do przekazania do ewidencji informacji o wydanych dokumentach (ww. świadectwie wraz z dokumentem identyfikacyjnym pojazdu oraz o ww. zaświadczeniu), w postaci papierowej lub elektronicznej, w terminie 7 dni od ich wydania.

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

W toku prowadzonych czynności kontrolnych, Dyrektor TDT będzie miał prawo do wstępu do stacji kontroli pojazdów, gdzie przeprowadzona została procedura oraz dostępu do dokumentów uprawnionych diagnostów oraz dokumentów i informacji dotyczących przeprowadzanych procedur. Z przeprowadzonych czynności kontrolnych sporządzany będzie protokół.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, Dyrektor TDT będzie miał możliwość cofnięcia świadectwa wydanego przez uprawnionego diagnostę lub złożenia wniosku do starosty o cofnięcie diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych.

Art. 68k określa wysokość opłat pobieranych w ramach procedury – opłaty nie mogą być wyższe niż udział procentowy przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1631, z późn. zm.), które za czwarty kwartał 2024 r. wynosiło 8477,21 zł:

– przez uprawnionych diagnostów:

- za sprawdzenie kompletności dokumentów przedłożonych do wniosku oraz ich weryfikację – 7,1% tego wynagrodzenia tj. do ok. 600 zł,
- za przeprowadzenie badania – 2,4% tego wynagrodzenia tj. do ok. 200 zł,
- za wydanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – 2,4% tego wynagrodzenia tj. do ok. 200 zł;

– przez Dyrektora TDT za rozpatrzenie skargi właściciela pojazdu na zaświadczenie uprawnionego diagnosty o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – 9,5% tego wynagrodzenia, tj. do ok. 800 zł;

– przez służbę techniczną:

- za przeprowadzenie badania w zakresie emisji zanieczyszczeń – 213% tego wynagrodzenia tj. do ok. 18 000 zł;
- za przeprowadzenie badania w pozostałym zakresie wynikającym z protokołu uprawnionego diagnosty – 59% tego wynagrodzenia tj. do ok. 5 000 zł.

Art. 68l ust. 1 określa wymagania dla osób realizujących procedurę krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Procedurę może wykonywać uprawniony diagnosta, o którym mowa w art. 84 ust. 1 PRD, który ukończył

szkolenie specjalistyczne z zakresu tej procedury, jak również złożył z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny w tym zakresie.

Art. 68l ust. 2 wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów powinien zatrudniać co najmniej jednego uprawnionego diagnostę, który posiada kwalifikacje w zakresie ww. procedury.

Art. 68l ust. 3 przewiduje, iż szkolenia będą przeprowadzone przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego (ITS), Dyrektora TDT albo upoważnione przez Dyrektora TDT jednostki do prowadzenia szkolenia.

Art. 68l ust. 4–7 regulują kwestie dotyczące opłat odwołując się do udziału procentowego przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 68k ust. 1: za uczestnictwo w szkoleniu – 20,1% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS tj. do ok. 1700 zł oraz egzamin – 2,4% ww. wynagrodzenia tj. do ok. 200 zł.

Art. 68l ust. 8–19 regulują sprawy związane z upoważnieniem przez Dyrektora TDT jednostek do prowadzenia szkolenia. Jednostką upoważnioną do prowadzania szkoleń, może być przedsiębiorca, który spełnia określone warunki, upoważnienie wydaje Dyrektor TDT w drodze decyzji. Wykładowca prowadzący szkolenie powinien uczestniczyć w seminariach z zakresu przepisów dotyczących homologacji oraz badań technicznych pojazdów, prowadzonych przez Dyrektora TDT, za udział w seminarium przewidziana została opłata w wysokości 20,1% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, o którym mowa w art. 68k ust. 1, tj. do ok. 1700 zł, również wniosek o wydanie upoważnienia do przeprowadzania szkoleń będzie podlegał opłacie w wysokości do 59% ww. wynagrodzenia, tj. do ok. 5 000 zł.

Do spraw związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem diagnostów zastosowanie będą miały również przepisy wydane na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 2 PRD.

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

- diagnosta, który uzyskał uprawnienie do wykonywania badań technicznych przed dniem wejścia w życie ustawy, jest obowiązany ukończyć ww. szkolenie, najpóźniej w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy,
- w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy za równoznaczne z ukończeniem ww. szkolenia, uważa się odbycie jednodniowego szkolenia w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym

pojazdem, prowadzonego przez Dyrektora ITS, Dyrektora TDT, albo jednostki upoważnione przez Dyrektora TDT do prowadzenia szkolenia.

Szkolenia będą mogły mieć formę nauczania stacjonarnego lub formę nauczania zdalnego w dowolnym miejscu i dowolnym czasie z wykorzystaniem internetu. Wprowadzenie takich przepisów epizodycznych ma na celu umożliwienie stosowania wprowadzanych projektem przepisów bez konieczności wprowadzania dodatkowego okresu *vacatio legis*. W ramach takich szkoleń uprawniony diagnosta zdobędzie niezbędną wiedzę do prawidłowego prowadzenia procedury uzyskiwania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

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

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

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

bezpiecznego i spełniającego polskie warunki techniczne. W przedmiotowej sprawie należy bowiem mieć na względzie, iż wymogi techniczne obowiązujące w ramach takiego dopuszczenia mogą się różnić w poszczególnych państwach, ze względu na krajowy charakter tej procedury.

Dodatkowo w przypadku braku uzyskania pozytywnej decyzji Dyrektora TDT w sprawie uznania albo pojazdów zarejestrowanych w UE dłużej niż 2 lata przed sprowadzaniem do Polski celem rejestracji, pojazdy te będą podlegały procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem przeprowadzanej przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów.

Art. 68o zawiera przepisy dotyczące odmowy przez Dyrektora TDT uznawania ww. świadectw, z kolei art. 68p reguluje kwestie wydawania duplikatów dokumentów (jak obecne przepisy ustawy homologacyjnej).

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

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

Art. 68r analogicznie jak obecne przepisy ustawy homologacyjne zawiera delegację i wytyczne dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu, wzory dokumentów, czynności podmiotów realizowane w tej procedurze uzupełniając delegację w tym zakresie o uprawnionego diagnostę.

Nowy rozdział 4b Nadzór rynku art. 68s do art. 68zl projekt ustawy wprowadza do ustawy homologacyjnej narzędzia niezbędne do realizacji przez Dyrektora TDT zadań organu nadzoru rynku.

Działania organu nadzoru rynku są oparte na uprawnieniach, które każde państwo członkowskie UE nadaje powołanym przez siebie organom na podstawie art. 6 i art. 8 rozporządzenia 2018/858, art. 5 i art. 7 rozporządzenia 167/2013 oraz art. 6 i art. 8 rozporządzenia 168/2013.

Minimalny zakres uprawnień określony jest również w art. 14 ust. 3 rozporządzenia 2019/1020. Wszystkie organy nadzoru rynku państw członkowskich UE działają na podstawie ram określonych w rozporządzeniu 2019/1020, które jest rozporządzeniem horyzontalnym.

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

- wymagania od podmiotów gospodarczych przedstawienia odpowiednich dokumentów, specyfikacji technicznych, danych lub informacji do celów oceny zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części z wymaganiami;
- wymagania od podmiotów gospodarczych oraz operatorów platform przedstawienia wszelkich, informacji na temat łańcucha dostaw, szczegółów sieci dystrybucji, liczby pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części na rynku;
- wymagania od podmiotów gospodarczych oraz operatorów platform przedstawienia informacji niezbędnych do ustalenia własności stron internetowych;
- przeprowadzania kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części;
- wizytowania terenów nieruchomości, obiektów lub ich części, terenów oraz środków transportu, które dany podmiot gospodarczy lub operator platformy wykorzystuje do swojej działalności handlowej, gospodarczej, rzemieślniczej lub zawodowej;
- przeprowadzania czynności wyjaśniających, kontroli dokumentów, kontroli fizycznej i laboratoryjnej, w celu uzyskania dowodów na zgodność lub brak zgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części z wymaganiami albo spełnienia/niespełnienia przez nie ryzyka oraz wszczynania postępowań administracyjnych z urzędu w ramach działań Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku, wydawania decyzji administracyjnych na podstawie zebranego materiału dowodowego oraz wydawania decyzji administracyjnych w zakresie

akcji serwisowych będących podstawą wpisu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części niezgodnego lub stwarzającego zagrożenie w unijnym systemie RAPEX;

- żądania od podmiotów gospodarczych oraz operatorów platform podjęcia działań w celu usunięcia przypadków niezgodności lub wyeliminowania ryzyka;
- podejmowania środków, w tym uprawnienia do zakazania lub ograniczenia udostępniania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części na rynku lub do zarządzenia wycofania z obrotu lub odzyskania pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, jeżeli podmiot gospodarczy lub operator platformy nie podejmuje odpowiednich działań naprawczych lub gdy niezgodność lub ryzyko wciąż istnieją;
- prowadzenia postępowań administracyjnych, w tym związanych z nakładaniem administracyjnych kar pieniężnych zgodnie z art. 71a i art. 71b;
- nieodpłatnego pozyskiwania od podmiotów gospodarczych pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, w tym pod ukrytą tożsamością, w celu poddania ich badaniom;
- żądania usunięcia od podmiotów gospodarczych oraz operatorów platform z interfejsu online treści odnoszących się do pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części stwarzających zagrożenie lub zażądania umieszczenia wyraźnego ostrzeżenia dla użytkowników końcowych, kiedy uzyskują oni dostęp do interfejsu online;
- do żądania od dostawców usług społeczeństwa informacyjnego oraz operatorów platform ograniczenia dostępu do interfejsu online;
- prowadzenia nieodpłatnych kampanii informacyjnych dla obywateli w mediach publicznych, komercyjnych i społecznościowych;
- opracowania i prowadzenia profesjonalnego wykazu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części niezgodnych z wymaganiami lub stwarzających ryzyko, który będzie udostępniany na stronie podmiotowej TDT;
- opracowania i prowadzenia profesjonalnego wykazu akcji serwisowych udostępnianego na stronie podmiotowej TDT;

- określania w drodze obwieszczenia:
    a) wymagań kompetencyjnych dotyczących kwalifikowania laboratoriów badawczych w zakresie nadzoru rynku,
    b) procedur korzystania przez Dyrektora TDT z krajowych laboratoriów badawczych, laboratorium sieci UE oraz z laboratoriów strony trzeciej,
    c) procedur nadzoru nad przeprowadzanymi badaniami;
- przekazywania do ewidencji informacji o pojazdach, w odniesieniu do których istnieje podejrzenie niespełniania wymagań lub które nie spełniają wymagań albo stwarzają ryzyko;
- przedstawienia stanowiska w związku z przepisem art. 63 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1568, z późn. zm.);
- kontroli dokumentów związanych z ładunkiem oraz kontroli fizycznej tego ładunku, przewożonego na drogach publicznych, w zakresie przestrzegania zgodności z aktami prawnymi, dla których jest organem nadzoru rynku zgodnie z art. 3 ust. 3, w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego przez Inspekcję Transportu Drogowego, Policję lub Krajową Administrację Skarbową;
- pozyskiwania od podmiotów gospodarczych informacji o przeprowadzanej akcji serwisowej celem umieszczenia ich w systemie RAPEX, ICSMS oraz na stronie podmiotowej TDT;
- nieodpłatnego uzyskiwania danych od organów Krajowej Administracji Skarbowej dotyczących podmiotów wprowadzających do obrotu pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części, w tym informacji objętych tajemnicą celną;
- nieodpłatnego dostępu do ewidencji w celu poinformowania użytkowników pojazdów zarejestrowanych w Polsce o akcjach serwisowych, którymi pojazdy są objęte lub o wycofaniu z rynku pojazdów;
- udziału w badaniach wykonywanych przez służby techniczne;
- uczestniczenia we wzajemnych ocenach, o których mowa w art. 12 rozporządzenia 2019/1020 w związku z art. 7 rozporządzenia 167/2013, art. 8 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 8 rozporządzenia 2018/858;

- wymagania od podmiotów gospodarczych informowania użytkowników końcowych o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta;
- wymagania od podmiotów gospodarczych informowania o postępie w realizacji akcji serwisowych co najmniej raz na kwartał;
- współpracy i wymiany informacji z Komisją Europejską, organami nadzoru rynku państw członkowskich Unii Europejskiej oraz odpowiednimi agencjami Unii Europejskiej zgodnie z procedurami określonymi w art. 22-24 rozporządzenia 2019/1020;
- współpracy z organami celnymi zgodnie z przepisami rozdziału VII rozporządzenia 2019/1020.

W celu realizacji o ustawowych zadań jako organ nadzoru rynku art. 68s ust. 2 przyznaje Dyrektorowi TDT możliwość korzystania z danych o osobie, w tym również w formie zapisu elektronicznego, uzyskanych przez inne organy, służby i instytucje państwowe w wyniku wykonywania czynności w zakresie nadzoru rynku. Z kolei art. 68s ust. 4 przyznaje Dyrektorowi TDT oraz pracownikom lub osobom upoważnionym do realizacji zadań w jego imieniu ochronę przewidzianą w art. 222 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. − Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) dla funkcjonariuszy publicznych.

Art. 68t przyznaje Dyrektorowi TDT jako organowi nadzoru rynku uprawnienie do podania do publicznej wiadomości, w szczególności poprzez publikację na stronie podmiotowej TDT, informacji dotyczących m.in. pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, które są niezgodne z wymaganiami lub stwarzają ryzyko czy też wyników kontroli określonych podmiotów gospodarczych, w tym producentów pojazdów.

Art. 68u określa zasady ujawniania informacji pozyskanych przez Dyrektora TDT w toku prowadzonych działań jako organ nadzoru rynku.

Art. 68v określa sposób, w jaki Dyrektor TDT kieruje wystąpienia do podmiotów gospodarczych celem pozyskania informacji niezbędnych w realizacji spraw z zakresu nadzoru rynku wystąpienie Dyrektora powinno zawierać wskazanie:

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

Art. 68w reguluje kwestie przeprowadzania przez Dyrektora TDT jako organ nadzoru rynku niezapowiedzianych kontroli, z urzędu lub na wniosek, w zakresie spełniania wymagań lub stwarzania przez pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części ryzyka, w szczególności gdy uzna zasadność ich wszczęcia. Dyrektor TDT przeprowadza analizy ryzyka m.in. na podstawie zarejestrowanej historii występowania niezgodności z wymaganiami u danego podmiotu gospodarczego.

Z wnioskiem o wszczęcie kontroli przez Dyrektora TDT może wystąpić inny organ nadzoru rynku, jednolity urząd łącznikowy o którym mowa w art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2019/1020, lub organy celne państw członkowskich UE.

Kontrola może być również przeprowadzona na podstawie innych informacji, w szczególności skarg użytkowników końcowych, informacji pochodzących od innych organów administracji publicznej, organów Krajowej Administracji Skarbowej, organizacji zrzeszających konsumentów, organizacji zrzeszających podmioty gospodarcze lub mediów.

Art. 68x określa zasady przeprowadzania czynności kontrolnych w stosunku do kontrolowanego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przez Dyrektora TDT – w jego imieniu czynności wykonują pracownicy lub osoby upoważnione do kontroli na podstawie upoważnienia do przeprowadzania kontroli. W kontroli może uczestniczyć upoważniony przedstawiciel właściwego organu nadzoru rynku państwa członkowskiego UE. Podstawą kontroli jest upoważnienie do przeprowadzenia kontroli lub do udziału w kontroli. Kontrolujący podlegają przepisom bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązującym w miejscu przeprowadzania kontroli.

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

- wstępu na teren nieruchomości, obiektu, lokalu lub ich części oraz środków transportu posiadacza pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części;
- dokonywania oględzin terenu nieruchomości, obiektu, lokalu lub ich części, pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, środków transportu i innych rzeczy związanych z przedmiotem kontroli;
- żądania przedstawienia odpowiednich dokumentów, specyfikacji technicznych, danych lub informacji pod kątem oceny zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z wymaganiami lub stwarzania ryzyka jak również innych aspektów technicznych pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części;

- żądania od posiadacza pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przedstawienia informacji niezbędnych do ustalenia własności stron internetowych, jeżeli te informacje dotyczą pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części będących przedmiotem kontroli;
- legitymowania osób w celu stwierdzenia ich tożsamości;
- żądania udzielenia, w wyznaczonym terminie, pisemnych i ustnych wyjaśnień;
- przesłuchiwania osoby w charakterze strony lub świadka;
- zasięgania opinii biegłych lub ekspertów;
- zabezpieczania dowodów, pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części;
- pobierania nieodpłatnie próbek pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części do badań.

Czynności kontrolne mogą być utrwalane przy pomocy urządzeń rejestrujących obraz lub dźwięk.

Art. 68z i art. 68za odnoszą się do kwestii badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pod kątem spełnia wymagań lub stwarzania ryzyka. W celu poddania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części badaniom, Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku pobiera nieodpłatnie pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części w ilościach niezbędnych do przeprowadzenia badań lub dokonuje ich zakupu online. Z badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części sporządza się sprawozdanie stanowiące załącznik do protokołu kontroli.

Jeżeli przeprowadzone badania wykazały niezgodność z wymaganiami lub stwarzanie przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część ryzyka, obowiązanym do uiszczenia opłaty stanowiącej równowartość kosztów przeprowadzanych badań jest:

1) podmiot gospodarczy, który wprowadził pojazd, przedmiot wyposażenia lub część do obrotu lub udostępnił na rynku, a w przypadku braku możliwości ustalenia tego podmiotu − dystrybutor, mający miejsce zamieszkania lub siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, który po raz pierwszy na tym terytorium udostępnił ten pojazd, przedmiot wyposażenia lub części;
2) importer w przypadku pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części objętych procedurą celną dopuszczenia do obrotu.

Do kosztów badań zalicza się koszty badań zleconych oraz koszty transportu, przechowywania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części i ich utylizacji.

Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku ustala wysokość opłaty, w drodze postanowienia, na które przysługuje zażalenie. Opłatę uiszcza się w terminie 14 dni od dnia doręczenia postanowienia. W przypadku nieuiszczenia jej w terminie podlega ona ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Zgodnie z art. 68zb badania pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku przeprowadza w krajowym laboratorium badawczym lub laboratorium sieci UE. Przepis art. 68zb określa wymagania, jakie muszą spełniać laboratoria oraz zasady oceny i weryfikacji laboratorium przez Dyrektora TDT.

Laboratorium jest odpowiedzialne za prawidłowe przeprowadzenie badań oraz udokumentowanie ich wyników Laboratorium nie może podzlecać badań wykonywanych na potrzeby Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku.

Art. 68zc reguluje kwestie przeprowadzania kontroli od strony formalnej – konieczność sporządzenia protokołu z kontroli i zasady jego wystawienia, w tym informacje konieczne do ujęcia w protokole, procedurę złożenia zastrzeżeń do protokołu przez podmiot gospodarczy oraz posiadacza pojazdu czy też przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 68zd określa procedurę postępowania Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku w przypadku stwierdzenia w wyniku przeprowadzonej kontroli niezgodności z wymaganiami lub stwarzanie ryzyka przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część – w takiej sytuacji podmiot gospodarczy odpowiedzialny za wprowadzenie do obrotu jest wzywany do usunięcia wskazanych niezgodności lub ryzyk lub złożenia wyjaśnień, w wyznaczonym terminie nie krótszym niż 10 dni. Jeżeli podmiot gospodarczy nie wykona powyższych czynności albo Dyrektor TDT uzna przedstawione wyjaśnienia za niewystarczające dla usunięcia ryzyka stwarzanego przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku podejmuje czynności wyjaśniające z urzędu w sprawie niezgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części z wymaganiami lub mogących stwarzać ryzyko.

Jednocześnie Dyrektor TDT informuje za pomocą systemów unijnych ICSMS i RAPEX o stwierdzeniu niezgodności z wymaganiami lub stwarzaniu przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część ryzyka:

- organ właściwy w sprawach homologacji, który przeprowadził ocenę zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części,

- Komisję Europejską,
- organy nadzoru rynku w państwach członkowskich UE w zakresie środków podjętych przez podmiot gospodarczy.

Art. 68ze określa, kiedy Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku może przeprowadzać czynności wyjaśniające. Projektowany przepis przewiduje, że w przypadku niezgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części z wymaganiami lub mogących stwarzać ryzyko Dyrektor TDT podejmuje czynności wyjaśniające z urzędu. Ponadto Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku może podjąć czynności wyjaśniające w przypadku gdy z informacji lub wniosku przekazanego przez organy nadzoru rynku państwa członkowskiego UE wynika, że pojazd, przedmiot wyposażenia lub część jest niezgodny z wymaganiami lub stwarza ryzyko, a został wprowadzony do obrotu przez podmiot gospodarczy, który ma siedzibę na terytorium Polski.

Podstawą podjęcia czynności wyjaśniających mogą być również skargi użytkowników końcowych, informacje pochodzące od innych organów administracji publicznej, organów Krajowej Administracji Skarbowej, organizacji zrzeszających konsumentów, organizacji zrzeszających podmioty gospodarcze oraz mediów.

Po przeprowadzeniu czynności wyjaśniających Dyrektor TDT przeprowadza niezbędne w danym przypadku kontrole dokumentacji, kontrole fizyczne lub laboratoryjne.

Ostatecznie na podstawie wyników czynności wyjaśniających i kontrolnych Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku wszczyna postępowanie administracyjne, które jest zakończone wydaniem decyzji administracyjnej w sprawie niezgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z wymaganiami lub mogącymi stwarzać ryzyko.

Art. 68zf określa przepisy proceduralne: po wszczęciu postępowania administracyjnego Dyrektor TDT wzywa stronę postępowania do usunięcia niezgodności z wymaganiami lub ryzyk stwarzanych przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część lub złożenia wyjaśnień określając, o jakie naruszenia lub ryzyka chodzi oraz wskazując termin na usunięcie niezgodności lub ryzyk, nie krótszy niż 10 dni. Natomiast gdy strona postępowania nie usunęła niezgodności z wymaganiami lub ryzyk stwarzanych przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część lub nie przedstawiła wyjaśnień w terminie wskazanym w wezwaniu lub Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku uznał przedstawione wyjaśnienia za niewystarczające dla usunięcia niezgodności lub ryzyk, Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku wydaje decyzję, która kończy postępowanie administracyjne.

W przypadku stwierdzenia poważnego ryzyka stwarzanego przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub część Dyrektor TDT przekazuje informacje dotyczące środków podjętych przez stronę postępowania na skutek wezwania do Komisji Europejskiej oraz innych państw członkowskich za pomocą systemów RAPEX i ICSMS. Przepis ten został stworzony na podstawie art. 16 rozporządzenia 2019/1020, który wskazuje środki nadzoru rynku oraz w ust. 2 wskazuje działania naprawcze, gdzie pierwszym krokiem jest doprowadzenie produktu do zgodności lub spowodowanie, by nie stwarzał on ryzyka. Zgodnie z art. 20 rozporządzenia 2019/1020 organy nadzoru rynku, które podejmują lub zamierzają podjąć skuteczne środki polegające na wyeliminowaniu ryzyka stwarzanego przez produkt, które wykraczają poza terytorium państwa członkowskiego na terenie, którego są ustanowione, informują o tych działaniach Komisję Europejską za pomocą systemu unijnego RAPEX.

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

Art. 68zg określa przypadki, w których Dyrektor TDT wydaje decyzję o umorzeniu postępowania, tj.:

- gdy pojazd, przedmiot wyposażenia lub część są zgodne z wymaganiami lub nie stwarzają ryzyka,
- gdy w toku toczącego się postępowania niezgodność pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z wymaganiami została usunięta; pojazd, przedmiot wyposażenia lub część zostały wycofane z obrotu lub użytku, odzyskane, zniszczone lub powiadomiono użytkowników o ustaleniu, że pojazd, przedmiot wyposażenia lub część jest niezgodny z wymaganiami lub wyeliminowano ryzyko stwarzane przez ten pojazd, przedmiot wyposażenia lub część, również na skutek wezwania,
- w przypadku gdy wyjaśnienia przedstawione przez stronę postępowania wykazały, że pojazd, przedmiot wyposażenia lub część są zgodne z wymaganiami lub nie stwarzają ryzyka, lub
- gdy postępowanie z innych przyczyn stało się bezprzedmiotowe.

Art. 68zh wprowadza obowiązek przyznawania przez Dyrektora TDT wynagrodzenia dla biegłych i ekspertów według przepisów o kosztach prowadzenia dowodu z opinii biegłego w postępowaniu sądowym. Koszty te ponosi Dyrektor TDT w przypadku gdy nie została wydana decyzja stwierdzająca niezgodność pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

Dyrektorowi TDT nadano uprawnienie do nałożenia na stronę, która złożyła wniosek o przeprowadzenie dowodu, obowiązku wpłaty zaliczki na ten cel. Podstawą wprowadzenia tego przepisu jest art. 15 rozporządzenia 2019/1020.

Art. 68zi określa warunki przeprowadzenia kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części oferowanych do sprzedaży na odległość lub wykonywanie poszczególnych czynności kontrolnych w sposób zdalny za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366, z późn. zm.) lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz.U. z 2024 r. poz. 1513). Przepis ten wyłącza stosowanie art. 51 ust. 3a ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.) w przypadku przeprowadzania kontroli zgodnie z zapisami tego artykułu. Przepis przyznaje Dyrektorowi TDT uprawnienie do żądania od kontrolowanego, który oferuje pojazdy, przedmioty wyposażenia oraz części do sprzedaży na odległość, nieodpłatnego dostarczenia tego pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, w ilościach niezbędnych do przeprowadzenia kontroli fizycznej lub badań w ramach kontroli laboratoryjnej, w celu ustalenia czy pojazd, przedmiot wyposażenia oraz część są bezpieczne i zgodne z przepisami. Dyrektor TDT jako organ nadzoru rynku może dokonać również zakupu kontrolnego pojazdu, przedmiotu wyposażenia oraz części oferowanych do sprzedaży na odległość w ilościach niezbędnych do przeprowadzenia badań.

Przepis określa również procedurę dokonania zakupu kontrolnego, która obejmuje m.in. moment wszczęcia kontroli, postępowanie w przypadku kwalifikacji bądź braku kwalifikacji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jako próbki, legitymowania kontrolującego i jego upoważnienia do kontroli, przygotowanie protokołów z kontroli fizycznej oraz ich dostarczenie stronie, a w przypadku kwalifikacji pojazdu przedmiotu wyposażenia lub części jako próbki – również sprawozdania z badań laboratoryjnych. Przepis zapewnia Dyrektorowi TDT anonimowość za pomocą uprawnienia do posługiwania się przez kontrolującego innymi niż rzeczywiste danymi tj. imię i nazwisko, adres zamieszkania, e-mail. Przebieg zakupu kontrolnego jest utrwalany za pośrednictwem urządzenia rejestrującego obraz lub dźwięk, w zależności od formy dokonania sprzedaży na odległość. Przepis stanowi, iż pojazd, przedmiot wyposażenia lub część nabyta podczas zakupu kontrolnego podlega zwrotowi po zakończeniu kontroli, natomiast podmiot gospodarczy jest zobowiązany do jej przyjęcia. Uregulowano również kwestię kosztów

utylizacji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części oraz ściągania zobowiązań finansowych (równowartość kosztów utylizacji).

Podstawą wprowadzenia tego przepisu jest art. 11 rozporządzenia 2019/1020, który w ust. 1 stanowi, że organy nadzoru rynku zapewniają skuteczny nadzór rynku na swoim terytorium w odniesieniu do produktów udostępnianych online i offline i podlegających unijnemu prawodawstwu harmonizacyjnemu.

Art. 68zj nakłada na Dyrektora TDT obowiązek planowania i wykonywania badań laboratoryjnych pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, o których mowa w art. 8 rozporządzenia 2018/858, art. 7 ust. 2 rozporządzenia 167/2013 oraz art. 8 ust. 2 rozporządzenia 168/2013. W szczególności restrykcyjnie opisany jest obowiązek wykonywania badań laboratoryjnych pojazdów określony w art. 8 rozporządzenia 2018/858. Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858 organy nadzoru rynku poszczególnych państw członkowskich przeprowadzają co roku co najmniej określoną minimalną liczbę badań pojazdów. Ta minimalna liczba badań dla każdego państwa członkowskiego wynosi jeden na każde 40 000 nowych pojazdów silnikowych zarejestrowanych w tym państwie członkowskim w roku poprzednim, ale nie mniej niż pięć badań. Każde badanie weryfikuje zgodność z mającymi zastosowanie aktami prawnymi wymienionymi w załączniku II. Dodatkowo organy nadzoru rynku przeprowadzające więcej niż pięć badań rocznie przeprowadzą co najmniej 20% minimalnej liczby badań w formie badań związanych z emisją zanieczyszczeń porównywalnych z badaniami przeprowadzanymi w ramach homologacji typu, obejmujących wszystkie wymogi związane z emisją zanieczyszczeń mające zastosowanie do badanego typu ustanowione w aktach prawnych wymienionych w załączniku II.

Przepisem tym nadano Dyrektorowi TDT uprawnienie do pobierania pojazdów, przedmiotów wyposażenia nieodpłatnie od podmiotów gospodarczych w celu przeprowadzenia badań. Badania, z których sporządzane jest sprawozdanie, Dyrektor TDT zleca odpłatnie laboratorium badawczemu, o którym mowa w art. 68zb.

Po przeprowadzonych badaniach Dyrektor TDT zwraca pojazd, przedmiot wyposażenia lub część podmiotowi gospodarczemu, który ma obowiązek je przyjąć.

W przepisie określono również procedurę w przypadku odmowy przyjęcia przez podmiot gospodarczy pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części. W przypadku utylizacji, jej koszty ponosi podmiot gospodarczy.

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

Wprowadzanie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdów będzie podlegać opłacie określanej jako opłata za nadzór rynku motoryzacyjnego. Do uiszczenia opłaty będzie zobowiązany producent pojazdów, w tym producent pojazdów skompletowanych, a opłata będzie wnoszona za pośrednictwem podmiotu gospodarczego wprowadzającego pojazdy tego producenta do obrotu na terytorium Polski.

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

Opłata za nadzór rynku motoryzacyjnego nie będzie stanowić przychodu Dyrektora TDT, o którym mowa w art. 55 ust. 2 w związku z art. 61 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194). Zaproponowana stawka opłaty będzie zróżnicowana w zależności od tego, czy producent pojazdu będzie miał siedzibę lub zakład produkcyjny na terytorium UE, czy też poza UE.

Stawka opłaty będzie wynosić:

a) 0,2% ceny netto od wszystkich pojazdów wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w danym kwartale roku kalendarzowego, które zostały wyprodukowane przez:
   - producenta mającego siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej,
   - producenta nie posiadającego siedziby na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej, ale posiadającego na terytorium takiego państwa co najmniej jeden zakład produkcyjny – wyjątek w lit. b tiret drugie,

b) 1% ceny netto od wszystkich pojazdów wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w danym kwartale roku kalendarzowego, które zostały wyprodukowane przez:
   - producenta nie posiadającego siedziby i zakładu produkcyjnego na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej,

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

Wartość wprowadzonych do obrotu na terenie RP pojazdów będzie ustalana przez podmioty gospodarcze na podstawie faktur VAT lub rachunków wystawianych przez końcowego sprzedawcę.

Podmiot gospodarczy bez wezwania będzie obliczał i wpłacał opłatę na rachunek Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku za okres kwartalny, w terminie do dwudziestego dnia roboczego miesiąca następującego po zakończeniu danego kwartału.

Podmiot gospodarczy będzie zobowiązany, aby w drodze elektronicznej przez stronę podmiotową TDT przekazywać kwartalne informacje o wysokości naliczonych opłat zgodnie z wzorem opublikowanym na tej stronie. W przypadku pojazdów, wprowadzonych do obrotu za pośrednictwem platform internetowych e-commerce, operatorzy platform zostaną zobowiązani do składania Dyrektorowi TDT jako organowi nadzoru rynku, w drodze elektronicznej przez stronę podmiotową TDT, zbiorczej informacji o podmiotach gospodarczych zobowiązanych do zapłaty opłaty pozwalającej na ustalenie przez Dyrektora TDT wysokości należnej opłaty.

Informacja powinna być składana w terminie do 20 dnia miesiąca następującego po zakończeniu danego kwartału roku kalendarzowego.

Dodatkowo projektowany art. 68zl przewiduje, iż środki finansowe stanowiące corocznie nadwyżkę ww. opłaty będą mogły zostać przeznaczone w 100% na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.).

Jednocześnie przewiduje się, że minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze obwieszczenia, wysokość corocznej nadwyżki opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego oraz sposób i termin przekazywania środków finansowych stanowiących nadwyżkę.

Art. 1 pkt 11 wprowadza zmianę w art. 69 w ust. 4 pkt 2 ustawy homologacyjnej poprzez wskazanie, iż opłata za przeprowadzenie kontroli zgodności przez służbę techniczną upoważnioną do tej kontroli przez Dyrektora TDT jest uiszczana w wysokości i terminie

określonym na fakturze wystawionej przez tę służbę, a nie jak brzmi obecny przepis – na rachunku wystawionym przez służbę.

Proponowana zmiana jest wynikiem konsultacji brzmienia tego przepisu z Ministerstwem Finansów, które wskazało, iż wyłączenie z opodatkowania przewidziane w art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, z późn. zm.) ma zastosowanie jedynie do podmiotów publicznych wykonujących czynności o charakterze władczym, które związane są z realizacją zadań nałożonych na nie przepisami prawa, do których realizacji zostały one powołane (działanie w określonym reżimie publiczno-prawnym). Natomiast z przepisów prawa dotyczących homologacji pojazdów wynika, że kontrolę zgodności przeprowadzają służby techniczne niebędące organami władzy ani urzędami obsługującymi te organy w rozumieniu art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług. W konsekwencji świadczone przez nie usługi, w ocenie Ministerstwa Finansów, podlegają opodatkowaniu podatkiem VAT na ogólnych zasadach.

Art. 1 pkt 12 nadaje nowe brzmienie **rozdziału 6 Akcje serwisowe**.

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

Ponadto przewiduje się, że Dyrektor TDT jako organu nadzoru rynku na podstawie powiadomienia otrzymanego od podmiotu gospodarczego występuje do ewidencji o przekazanie aktualnych informacji dotyczących użytkowników końcowych pojazdów i zawiadamia ich o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta. Jednocześnie podmiot gospodarczy będzie uiszczał opłatę za powiadomienie przez Dyrektora TDT użytkowników końcowych. Zaproponowana wysokość opłaty za powiadomienie każdego użytkownika końcowego wynosi 0,25% wysokości przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 68k ust. 1, od każdego powiadomienia.

Art. 1 pkt 13 – nowy Rozdział 6a Administracyjne kary pieniężne – nowy rozdział w ustawie homologacyjnej regulujący zasady nakładania kar pieniężnych przez Dyrektora TDT w ramach procedur homologacyjnych i nadzoru rynku.

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

Art. 71a i art. 71b określają podmioty, na które może zostać nałożona kara, zakres naruszeń i wysokość poszczególnych kar. Kara będzie mogła być nałożona m.in. za:

a) wprowadzenie do obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji lub innego równoważnego dokumentu;
b) brak wycofania z rynku pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części objętych obowiązkiem wycofania z rynku na podstawie decyzji administracyjnej wydanej przez Dyrektora TDT;
c) uniemożliwienie rozpoczęcia lub utrudnianie Dyrektorowi TDT jako organowi nadzoru rynku prowadzenie czynności kontrolnych;
d) niepodejmowanie działań polegających na usunięciu zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska, wynikających z braku zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z homologowanym typem;
e) brak realizowania obowiązków informacyjnych;
f) brak wydania albo fałszowanie dokumentów homologacyjnych;
g) brak wypełnienia obowiązku w zakresie identyfikacji i oznaczania;
h) brak wypełnienia obowiązków odpowiednio do zakresu wyznaczenia służby technicznej;
i) działanie niezgodne z zasadami określonymi w przepisach w zakresie badań homologacyjnych.

Kara będzie mogła być nałożona na podmiot gospodarczy oraz służbę techniczną realizującą badania homologacyjne stanowiące podstawę do wydania danego świadectwa homologacji, w określonych przypadkach również na operatorów platform (podmioty określone w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o wymianie informacji podatkowych z innymi państwami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1588, z późn. zm.) np. którzy wbrew obowiązkowi lub na żądanie Dyrektora TDT nie udostępnią informacji i dokumentacji niezbędnych do wykonywania zadań realizowanych przez Dyrektora TDT w trybie i na zasadach określonych w ustawie, a także określonych przepisach homologacyjnych.

W projekcie odniesiono się również do procedury homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, wprowadzono zakaz montażu instalacji bez wymaganego świadectwa oraz określono wysokość administracyjnej kary pieniężnej, której podlegał będzie podmiot dokonujący takiego montażu.

Wysokości najwyższych kar ustalono z uwzględnieniem art. 85 ust. 1 rozporządzenia 2018/858. Uwzględniono także obecną średnią wartość rynkową nowego pojazdu, która kształtuje się na poziomie 180 000 złotych (informacja z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego dotycząca nowego samochodu osobowego o rodzaju zasilania spalinowy). Wysokość kar pieniężnych została określona do wskazanej w ustawie wysokości (np. dwukrotności) przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 68k ust. 1, ogłaszanego za czwarty kwartał roku poprzedzającego nałożenie kary.

Nałożenie administracyjnej kary pieniężnej nie wyłącza jednocześnie odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, o której mowa w art. 233 § 1 i 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383).

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

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

W ustawie homologacyjnej wprowadzona zostanie możliwość odstąpienia od wymierzenia kary w określonych przypadkach (np. gdy podmiot gospodarczy zaprzestał naruszenia obowiązków), jak również wzięcia pod uwagę określonych okoliczności danej sprawy w ramach ustalenia wysokości takiej kary, tj. stopień, okoliczności i okres naruszenia obowiązków, skala naruszenia, uprzednie naruszenie obowiązków, współpraca z Dyrektorem TDT.

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

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

Do egzekucji kar pieniężnych wraz z odsetkami zastosowanie będą miały przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

- **<u>zmiany na poziomie PRD:</u>**

<u>Art. 2 pkt 1, pkt 9 lit. a i d oraz pkt 16 lit. a, pkt 17</u> – w projekcie zaproponowano następujące doprecyzowania przepisów, które weszły w życie w dniu 1 czerwca 2024 r. i umożliwiły czasowe dopuszczanie do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych:

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

Art. 2 pkt 9 lit. a – przepis ma charakter doprecyzowujący kwestie właściwości organu dokonującego czasowej rejestracji samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych.

Art. 2 pkt 9 lit. d – w PRD zaproponowano także przepis (w art. 74 nowy ust. 2cb), zgodnie z którym z dniem dokonania czasowej rejestracji samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych dotychczasowa decyzja o rejestracji tego samochodu osobowego, o której mowa w art. 73 ust. 1, lub dotychczasowa decyzja o czasowej rejestracji, o której mowa w art. 74 ust. 1, będzie wygasała z mocy prawa. Związane jest to z faktem, iż w obrocie prawnym nie powinno być dwóch decyzji dotyczących rejestracji pojazdu – wygaszenie wcześniejszej decyzji z mocy prawa ułatwi organom rejestrującym prowadzenie postępowań o czasową rejestrację samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych.

Art. 2 pkt 16 lit. a – uzupełnia katalog badań technicznych o badanie co do zgodności samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych z warunkami technicznymi, o których mowa w art. 65q pkt 1 PRD.

Art. 2 pkt 17 – rozszerza w art. 83 w ust. 1 zakres podstawowej i okręgowej stacji kontroli pojazdów o badanie co do zgodności z warunkami technicznymi dla samochodu sportowego.

<u>Art. 2 pkt 3, pkt 6 w zakresie dodawanego do art. 73aa ust. 1c i 1d, pkt 12 lit. b, pkt 14 lit. a tiret trzecie, pkt 15 lit a tiret drugie w zakresie pkt 12 oraz pkt 21 i 22</u> – wprowadzają pośredni obowiązek zarejestrowania pojazdu, który pozostaje na terytorium RP ponad jeden rok od dnia przekroczenia granicy RP, poprzez odmowę uznania takiego

pojazdu za będący w ruchu międzynarodowym stosownie do postanowień art. 1 Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu w 1968 r. – pod sankcją zatrzymania zagranicznego dowodu rejestracyjnego, a także wprowadzają obowiązek rejestracji pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 od dnia uzyskania przez jego właściciela (obcokrajowca) stałego miejsca zamieszkania na terytorium RP (miejsce, w którym przebywa on dłużej niż 185 dni w roku). W świetle przepisów Konwencji wiedeńskiej, której stroną jest Polska, pojazd uważa się za będący w ruchu międzynarodowym na terytorium danego państwa, jeżeli należy do osoby fizycznej lub prawnej, której stałe miejsce zamieszkania znajduje się poza tym państwem, nie jest zarejestrowany w tym państwie, został czasowo wwieziony do tego państwa; jednakże każda Umawiająca się Strona może odmówić uznania pojazdu za będący w ruchu międzynarodowym, jeżeli pojazd ten pozostaje na jej terytorium ponad jeden rok, bez dłuższej przerwy, której czas trwania może być ustalony przez tę Umawiającą się Stronę. Obecnie w PRD nie ma przepisów określających ograniczenie czasowe dla dopuszczenia do ruchu na terytorium RP pojazdu, który jest zarejestrowany za granicą. Celem takiej zmiany miałoby być pełne dostosowanie polskich przepisów do rozwiązań określonych w ww. Konwencji, a jednocześnie wzmocnienie porządku publicznego i bezpieczeństwa na polskich drogach, poprzez uniemożliwienie nadużywania prawa do poruszania się cudzoziemców pojazdami zarejestrowanymi za zagranicą w ramach ruchu międzynarodowego, szczególnie tymi, które nie podlegają w państwach pochodzenia obowiązkom okresowych badań technicznych.

Art. 2 pkt 3 zmiana brzmienia ust. 5, nowe ust. 5b, ust. 8 i ust. 9 w art. 71 – w zmianie tej wskazano, iż pojazd zarejestrowany na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim dopuszcza się do ruchu w okresie roku od dnia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli właściciel lub posiadacz pojazdu nie posiada miejsca stałego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkowo informacja o dniu wjazdu pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i kraju jego rejestracji oraz dane pojazdu przekraczającego granicę Rzeczypospolitej Polskiej, a także dane właściciela lub posiadacza tego pojazdu, ujęte w dokumencie stwierdzającym dokonanie jego rejestracji, przekazywane będą przez Straż Graniczną do centralnej ewidencji pojazdów (CEP).

W projekcie zaproponowano również dodanie nowych delegacji ustawowych dla:

- ministra właściwego do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem

właściwym do spraw finansów publicznych i instytucji finansowych do określenia, w drodze rozporządzenia sposobu weryfikacji przez organy rejestrujące pojazdy miejsca stałego zamieszkania, o którym mowa w art. 73aa ust. 1b ustawy z uwzględnieniem innych baz i rejestrów, w których gromadzone są dane o obcokrajowcach,

- ministra właściwego do spraw informatyzacji, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych i instytucji finansowych do określenia, w drodze rozporządzenia, zakresu i sposobu gromadzenia przez Straż Graniczną danych i informacji, o których mowa w art. 71 ust. 5b.

Art. 2 pkt 6 w zakresie dodawanego do art. 73aa ust. 1c i 1d – zgodnie z projektowanymi zmianami właściciele lub użytkownicy pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 5b, którzy wjadą na terytorium RP z zamiarem zamieszkania w Polsce na dłuższy okres z uwagi na więzi osobiste lub zawodowe, zobowiązani będą po upływie określonego czasu do zarejestrowania pojazdu w polskim urzędzie. W tym celu planowane jest również wprowadzenie przepisu, który określi obowiązek rejestracji pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 dni od uzyskania przez jego właściciela (cudzoziemca) miejsca zamieszkania na terytorium RP. Za miejsce zamieszkania uważane będzie miejsce, w którym osoba fizyczna przebywa przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe, w przypadku osoby niezwiązanej z tym miejscem zawodowo, ze względu na osobiste powiązania, które wskazują na istnienie ścisłych więzi między tą osobą a miejscem, w którym mieszka.

Art. 2 pkt 12 lit. b – dodano przepis umożliwiający gromadzenie w centralnej ewidencji pojazdów danych o pojazdach zarejestrowanych na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, które przekroczyły granicę Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 2 pkt 14 lit. a tiret trzecie – wskazano, że w centralnej ewidencji pojazdów gromadzona będzie dana o dacie wjazdu pojazdu zarejestrowanego na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 2 pkt 15 lit a tiret drugie w zakresie pkt 12 – dodano upoważnienie dla Straży Granicznej umożliwiające przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów danych o pojazdach zarejestrowany na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, które przekroczyły granicę Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 2 pkt 21 – zaproponowano, aby pojazd zarejestrowany na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, którego właściciel lub posiadacz porusza się na

terytorium RP po upływie roku od dnia wjazdu takiego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także pojazdu, który nie odpowiada warunkom technicznym, określonym w Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. poz. 40 i 41), był usuwany z drogi na koszt właściciela.

Art. 2 pkt 22 – w projekcie zaproponowano zmianę polegającą na dodaniu pkt 8 i 9 do ust. 1 w art. 132. Zmiana ta spowoduje, iż w stosunku do kierującego pojazdem zarejestrowanym za granicą uczestniczącym w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej będzie zatrzymywał dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie upływu roku od dnia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku pojazdu zarejestrowanego na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, albo stwierdzenia, że pojazd nie odpowiada warunkom technicznym, określonym w Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.

Art. 2 pkt 4 lit. a i f pkt 6 w zakresie dodawanego do art. 73aa ust. 1a i 1b, pkt 9 lit b pkt 10 lit. b – zmiany w ustawie homologacyjnej mają wpływ na regulacje zawarte w przepisach PRD:

Art. 2 pkt 4 lit. a – w wyniku zmian w ustawie homologacyjnej dostosowania wymaga art. 72 ust. 1 PRD, w którym zaproponowano zmiany uwzględniające nowe dokumenty, które będą stanowiły podstawę do rejestracji pojazdów sprowadzanych z UE oraz spoza UE, jak również doprecyzowano który dokument powinien zostać przedłożony wraz z wnioskiem o rejestrację pojazdu.

Art. 2 pkt 4 lit. f – do art. 72 dodano również ust. 2c, który przewiduje, iż w przypadku braku możliwości uzyskania od producenta pojazdu, jego przedstawiciela, importera lub dystrybutora dla nowego pojazdu oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu zamiast tego oświadczenia dopuszcza się przedłożenie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. a PRD (dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę albo przeprowadzane na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji). Możliwość zastąpienia oświadczenia zaświadczeniem z dodatkowego badania technicznego pojazdu będzie dotyczyć również pojazdu zarejestrowanego na terytorium UE, objętego uznanym przez Dyrektora TDT świadectwem krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, który ma zostać zarejestrowany w Polsce. Dodatkowo (jak wskazano przy opisie rozdziału 4a Indywidualne dopuszczenie ustawy homologacyjnej art. 68q ust. 2) w przypadku pojazdu,

dla którego zostało wydane świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, oświadczenie może zostać wystawione przez służbę techniczną przeprowadzającą badania na potrzeby tej procedury.

Art. 2 pkt 6 – dodaje w PRD nowy przepis (nowy ust. 1a–1d w art. 73aa), w którym określono, że 30–dniowy termin na złożenie wniosku o rejestrację pojazdu będzie biegł od dnia uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, w przypadku gdy właściciel pojazdu złoży wniosek o takie świadectwo. Jednocześnie wprowadzono ograniczenie, iż wniosek o rejestrację pojazdu, którego właściciel złożył wniosek o uzyskanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem nie może być złożony później niż w terminie 180 dni od dnia sprowadzenia pojazdu. Takie rozwiązanie ma na celu zagwarantowanie właścicielowi pojazdu czasu na uzyskanie przedmiotowego dokumentu bez ryzyka ponoszenia kar pieniężnych w związku z niezłożeniem wniosku o rejestrację pojazdu w terminie określonym w art. 73aa ust. 1 albo 3 PRD, a także określenie ram czasowych, w których pojazd powinien zostać zarejestrowany.

Art. 2 pkt 9 lit. b – zmiana ma na celu umożliwienie właścicielowi pojazdu uzyskanie pozwolenia czasowego w celu przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania procedury uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Art. 2 pkt 10 lit. b – w PRD zaproponowano przepis dostosowujący do zmian wprowadzanych do ustawy homologacyjnej związanych z wydawaniem przez Dyrektora TDT decyzji nakazujących wycofanie pojazdu z obrotu lub użytku, uwzględniając taką sytuację jako podstawę do wyrejestrowania pojazdu (art. 79 nowy ust. 3c). Zgodnie z tym przepisem decyzja nakazująca wycofanie pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z obrotu lub użytku wydana przez Dyrektora TDT będzie stanowiła podstawę do wyrejestrowania pojazdu przez starostę (lub prezydenta miasta) właściwego ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu.

Art. 2 pkt 4 lit. b, pkt 5, pkt 13–15 – zmiany związane z wprowadzeniem świadectw zgodności w postaci elektronicznej:

Art. 2 pkt 4 lit. b – w art. 72 w ust. 1 w pkt 2 lit. c jako dokument wymagany do rejestracji nowego pojazdu wprowadzono świadectwo zgodności wystawione przez producenta w postaci elektronicznej. Przepis ten wejdzie w życie wraz z pozostałymi przepisami dotyczącymi świadectw zgodności w postaci elektronicznej z dniem 5 lipca 2026 r.

Art. 2 pkt 5 – dodaje do PRD nowy art. 72a odnoszący się do świadectw zgodności w postaci elektronicznej. Jak wskazano powyżej przy opisie zmian ustawy homologacyjnej w art. 27 obowiązek przekazywania przez producenta pojazdów w postaci elektronicznej świadectw zgodności oraz oświadczeń zawierających dane i informacje o pojeździe, niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu będzie dotyczył wyłącznie pojazdów kategorii M, N, O, wyprodukowanych na podstawie świadectw homologacji typu UE pojazdu wydanych przez Dyrektora TDT – jest to zgodne z art. 37 ust. 1 rozporządzenia 2018/858. W pozostałym zakresie wprowadzono fakultatywność w zakresie wystawiania w postaci elektronicznej ww. dokumentów i przekazywania ich do ewidencji.

Organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów, do którego wpłynie wniosek o rejestrację pojazdu, dla którego jego producent wystawił elektroniczną wersję świadectwa zgodności i oświadczenia, będzie pobierał te dokumenty za pośrednictwem CEP.

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

Art. 2 pkt 12 lit. a i pkt 13 – wprowadzają zmiany w PRD związane z świadectwami zgodności w postaci elektronicznej. Art. 2 pkt 12 lit. a uzupełnia art. 80a ust. 2 PRD dotyczący danych gromadzonych w ewidencji wobec pojazdów wymienionych w art. 71 ust. 1 PRD, które nie zostały zarejestrowane, w stosunku do których: wystawiono świadectwo zgodności w postaci elektronicznej albo przeprowadzono procedurę uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Z kolei art. 2 pkt 13 dodaje do PRD nowy art. 80aa tworząc krajowy punkt dostępu przy centralnej ewidencji pojazdów, który prowadzi minister właściwy do spraw informatyzacji w systemie teleinformatycznym. Krajowy punkt dostępu umożliwi wymianę danych pomiędzy krajowymi punktami dostępowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z krajowymi podmiotami uprawnionymi – w zakresie danych dotyczących świadectw zgodności w formacie elektronicznym, zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/133.

Art. 2 pkt 14 lit. a tiret pierwsze i drugie – uzupełnia przepis art. 80b ust. 1 PRD dotyczący rodzaju danych i informacji gromadzonych w ewidencji o: elektroniczne świadectwa zgodności oraz oświadczenia producenta zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, decyzje o wycofaniu pojazdu z obrotu, o którym mowa w art. 53b ust. 1 pkt 2 i ust. 2 ustawy homologacyjnej oraz informacje o pojazdach, w odniesieniu do których istnieje podejrzenie niespełniania wymagań w związku z działaniami Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku.

Art. 2 pkt 14 lit. b – uzupełnia art. 80b ust. 2 PRD zawierający delegację dla ministra właściwego do spraw informatyzacji do określenia w drodze rozporządzenia katalogu danych gromadzonych w ewidencji rozszerzając ją o ww. nowe dane.

Art. 2 pkt 15 lit. a tiret pierwsze i tiret drugie w zakresie dodawanego pkt 11oraz lit. b – wprowadza zmiany w art. 80ba PRD rozszerzając zakres danych przekazywanych przez Dyrektora TDT (zmiana w art. 80ba w ust. 1 pkt 10) oraz upoważniając producentów pojazdów albo krajowy punkt kontaktowy do uzupełnienia katalogu o dane dotyczące świadectw zgodności w postaci elektronicznej (nowy pkt 11 w art. 80ba w ust. 1). Wynikowe zmiany w tym zakresie wprowadzono również w art. 80ba w ust. 1a PRD.

Art. 2 pkt 2, pkt 4 lit. c, d i e, pkt 7, pkt 8, pkt 9 lit. c, pkt 10 lit. a, pkt 11, pkt 16 lit. b i c, pkt 18, pkt 19, pkt 20 i pkt 22 – pozostałe zmiany:

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

Art. 2 pkt 4 lit. c, d i e – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w art. 73c ust. 6 pkt 3 PRD.

Art. 2 pkt 7 – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w art. 73c PRD ust. 6 pkt 3.

Art. 2 pkt 8 – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w art. 73d PRD ust. 4 pkt 2.

Art. 2 pkt 9 lit. c – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w art. 74 PRD ust. 2a.

Art. 2 pkt 10 lit. a – zaproponowano przepisy doprecyzowujące regulacje PRD poprzez wprowadzenie obowiązku przedłożenia w celu wyrejestrowania pojazdu w związku z jego

kradzieżą dodatkowo zaświadczenia wydanego przez właściwy organ Policji potwierdzającego zgłoszenie kradzieży pojazdu albo postanowienie o umorzeniu dochodzenia w sprawie kradzieży pojazdu – oprócz obecnie wymaganego oświadczenia właściciela pojazdu o kradzieży. Zmiana ta ma na celu wyeliminowanie potencjalnej możliwości nadużyć. Wnioskowały o to organy rejestrujące pojazdy.

Art. 2 pkt 11 – wprowadza zmianę w art. 79a w ust. 4 poprzez poszerzenie informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu, o nazwę jednostki akredytowanej wydającej certyfikat w zakresie rzeczoznawstwa samochodowego oraz informację o zakresie uzyskanego certyfikatu – zmiana ta ma na celu wprowadzenie ułatwień dla osób lub podmiotów chcących skorzystać z usług rzeczoznawcy samochodowego poprzez poszerzenie informacji zamieszczanych na tej liście o informację dotyczącą specjalizacji rzeczoznawcy oraz nazwę jednostki akredytowanej, w której rzeczoznawca samochodowy uzyskał certyfikat.

Art. 2 pkt 16 lit. b – doprecyzowuje w PRD w art. 81 ust. 4 pkt 1 lit. f tiret trzecie i piąte w zakresie nazewnictwa przywołanych w tych tiretach dokumentów zgodnie z przepisami ustawy homologacyjnej. Ponadto w ust. 4 dodaje się nowe pkt 3–6 rozszerzając katalog pojazdów, które z racji wydanych dla nich dokumentów nie będą podlegać okresowemu badaniu technicznemu po raz pierwszy przeprowadzanemu przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium RP, o którym mowa w art. 81 ust. 3 PRD – jest to konsekwencja zmian w ustawie homologacyjnej wprowadzonych w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Art. 2 pkt 16 lit. c – porządkuje kwestię dotyczącą przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych na stanowisku zewnętrznym poprzez dodanie w art. 81 nowego ust. 12h.

Art. 2 pkt 18 – zmienia brzmienie w art. 84 ust. 3 PRD uzupełniając przesłanki do cofania przez starostę diagnoście uprawnienia do wykonywania badań technicznych na wniosek Dyrektora TDT w związku z wynikami czynności kontrolnych przeprowadzonych przez Dyrektora TDT, w tym jako organ nadzoru rynku nad procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Art. 2 pkt 19 – wprowadza zmiany w art. 129b ust. 3 pkt 10 PRD poprzez wprowadzenie możliwości używania przez straże gminne (miejskie) przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania maksymalnej prędkości konstrukcyjnej pojazdu.

Art. 2 pkt 20 – dodaje w PRD nowy art. 129da przyznający Dyrektorowi TDT kompetencje do kontroli dokumentów związanych z ładunkiem oraz kontroli fizycznej tego ładunku, przewożonego na drogach publicznych, w zakresie przestrzegania zgodności z aktami prawnymi, dla których jest organem nadzoru rynku zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej – możliwość przeprowadzenia takiej kontroli przysługuje Dyrektorowi TDT w trakcie wykonywania kontroli ruchu drogowego przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Policji lub Służby Celno-Skarbowej.

Art. 2 pkt 23 – zmiana ta ma na celu nałożenie sankcji w postaci kary pieniężnej również na właściciela pojazdu, w sytuacji gdy nie zostanie dopełniony obowiązek złożenia wniosku o rejestrację pojazdu:

- zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 dni od uzyskania przez jego właściciela (cudzoziemca) miejsca zamieszkania na terytorium RP,
- w terminie 30 dni od dnia uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

W **art. 3** projektowana ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 229) poprzez przeniesienie, będącej dotychczas w zakresie właściwości Inspekcji Handlowej, kompetencji zawartej w art. 3 ust. 1 pkt 1e tej ustawy, a dotyczącej kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta dokumentów homologacyjnych, na Dyrektora TDT. Tym samym kompleksowa kompetencja w tym zakresie przyznana zostanie Dyrektorowi TDT. Dyrektor TDT będzie przeprowadzał kontrole zgodnie z przepisami rozporządzenia 2019/1020, bez względu na to, kto jest użytkownikiem końcowym produktu. Rozwiązanie takie sprawi, że tylko jeden organ będzie odpowiedzialny za nadzorowanie zgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części w zakresie rozporządzeń 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858, co ułatwi użytkownikom końcowym zgłaszanie problemów, jak również zminimalizuje występowanie negatywnych sporów kompetencyjnych.

Art. 4 uzupełnia w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym odnośnik do tytułu, poprzez wskazanie, że ustawa ta służy stosowaniu rozporządzenia 2019/1020 dotyczącego nadzoru rynku.

Art. 5 wprowadza w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r. poz. 2056) w art. 28 ust. 2a odwołanie do aktualnych przepisów ustawy homologacyjnej.

Art. 6 wprowadza zmiany w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 126, z późn. zm.) – w związku ze zmianą numeracji w przepisach art. 72 ust. 1 PRD zachodzi konieczność dokonania zmian wynikowych w przepisach art. 109 w ust. 2a, 2b i 3f tej ustawy.

Art. 7 – w związku z przekazaniem środków finansowych stanowiących 100% corocznej nadwyżki opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zachodzi konieczność wprowadzenia zmiany w przepisie tej ustawy poprzez wskazanie nadwyżki jako źródła wpływów ww. funduszu.

Projekt ustawy **w art. 8 i 9** przewiduje dodatkowe przepisy epizodyczne opisane powyżej.

Art. 10 wprowadza przepis krajowy, umożliwiający dalszą eksploatację na terytorium RP ciągników rolniczych sprowadzonych do Polski spoza UE i zarejestrowanych bez wymaganych dokumentów homologacyjnych. Przepis ten spowoduje uznanie, że uprzednie zarejestrowanie tych ciągników na terytorium RP, jest – z mocy samego prawa – uznane za równoważne w skutkach prawnych z rejestracją pojazdu na podstawie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, pod warunkiem uzyskania adnotacji w tym zakresie w dowodzie rejestracyjnym w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Na podstawie powyższego przepisu w przypadku postępowań zakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy wydaniem decyzji ostatecznej w sprawie stwierdzenia nieważności decyzji o rejestracji ciągnika rolniczego, można będzie żądać, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, wznowienia postępowania po wejściu w życie ustawy.

Przepisy te nie zniwelują odpowiedzialności importerów tego typu pojazdów oraz dealerów, którzy wprowadzali przedmiotowe ciągniki rolnicze na rynek polski bez wymaganych dokumentów rejestracyjnych. Proponowane przepisy mają na celu wyłącznie zniwelowanie negatywnego wpływu ww. rejestracji na sytuację użytkowników takich ciągników rolniczych, którzy to nabyli te pojazdy w dobrej wierze.

Art. 11 zawiera przepis umożliwiający organom rejestrującym dokończenie postępowań o rejestrację pojazdu, które zostały wszczęte, ale nie zostały niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy zgodnie z dotychczasowymi przepisami. Wyjątek będą stanowić postępowania o rejestrację pojazdu wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy, w odniesieniu do pojazdu, o którym mowa w art. 68a ust. 5–7

dodawanym do ustawy homologacyjnej – w przypadku tych postępować zastosowanie będą miały przepisy niniejszej ustawy.

W **art. 12** przewiduje się, iż właściciele lub posiadacze pojazdów, którzy mają miejsce stałego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w dniu wejścia w życie ustawy, poruszający się pojazdami zarejestrowanymi na terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, dopuszczonymi do ruchu międzynarodowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z dotychczasowymi przepisami, będą zobowiązani do złożenia wniosku o rejestracje w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

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

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

1. objęcia używanych ciągników rolniczych spoza UE procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu,
2. nadzoru rynku i administracyjnych kar pieniężnych,
3. akcji serwisowych.

Wyjątek stanowić będą przepisy zmieniane i dodawane do ww. ustaw w zakresie:

1. świadectw zgodności wystawianych w postaci elektronicznej, które wejdą w życie z dniem 5 lipca 2026 r. co jest zgodne z art. 37 ust. 1 rozporządzenia 2018/858,
2. procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, które wejdą w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia,
3. wprowadzenia pośredniego obowiązku zarejestrowania pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim, który pozostaje na terytorium RP ponad jeden rok od dnia przekroczenia granicy RP oraz obowiązku rejestracji pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 dni od uzyskania przez jego właściciela

(cudzoziemca) miejsca zamieszkania na terytorium RP, które wejdą w życie po upływie roku od dnia ogłoszenia,

4. poszerzenia informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu, które wejdą w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia.

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

Projektowana ustawa nakłada na przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów obowiązek zatrudniania co najmniej jednego uprawnionego diagnosty, który ukończył szkolenie specjalistyczne w zakresie nowej procedury – krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, oraz złożył z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny w tym zakresie. Projektowany wymóg zatrudnienia diagnosty będzie zatem podlegał notyfikacji w zakresie przepisów nakładających wymogi na usługodawców zgodnie z dyrektywą 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącą usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy, z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	1907995.9822691.7115504
Nazwa dokumentu	Uzasadnienie do projektu ustawy UC95.pdf
Tytuł dokumentu	Uzasadnienie do projektu ustawy UC95
Sygnatura dokumentu	
Data dokumentu	
Skrót dokumentu	086E7F24567E927BBEBBA8B8A473DBF520742805
Wersja dokumentu	1.0
Data podpisu	16.09.2025 09:56:29
Podpisane przez	Tomasz Krzysztof Behrendt Zastępca Dyrektora
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.128.103.103.

Data wydruku: 18.09.2025

Autor wydruku: Rajska-Stasiak Agnieszka (Starszy Specjalista)