Nazwa projektu
Ustawa o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące
Minister Infrastruktury

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu
Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu
Olga Tworek, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 00,
e–mail: Olga.Tworek@mi.gov.pl
Agnieszka Rajska–Stasiak, starszy specjalista w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 49,
e–mail: Agnieszka.Rajska-Stasiak@mi.gov.pl

Data sporządzenia: 11.09.2025

Źródło:
Prawo UE

Rozporządzenie 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.),

Rozporządzenie 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.),

Rozporządzenie 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, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.),

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniające 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.).

Nr w wykazie prac: UC95

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Głównym celem projektowanych zmian ustawowych jest:

1) 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 oraz 2025 r. poz. 820 i 1006), 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.:

1. 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”,
2. 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”,
3. 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 ich produkcja odbyła się 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”.

W rozstrzygnięciu Trybunał przyznał rację administracji gminy Wilno, orzekając, że dyrektywę 2003/37/WE należy interpretować w ten sposób, że pojazdy używane przywiezione do państwa członkowskiego 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.

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. 168/2013 oraz 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 wprowadzanie 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, że używane ciągniki rolnicze z krajów trzecich powinny być traktowane jak 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, w projekcie proponuje się, że obowiązującą obecnie dla nowych pojazdów procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu zostaną objęte 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 np. używane samochody osobowe z USA, proponując poddanie je krajowemu dopuszczeniu indywidualnemu w ramach procedury realizowanej przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów, z włączeniem, w określonych sytuacjach, służby technicznej.

Informacje pozyskane z innych państw członkowskich UE dotyczące regulacji funkcjonujących w zakresie dopuszczania do ruchu pojazdów spoza UE wskazują, 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. KE wskazała, iż w zakresie przyjętej w wyroku wykładni uznawania sprowadzonych spoza UE używanych ciągników rolniczych jako pojazdów nowych **należałoby rozważyć jednolite podejście**, mając na uwadze całkowitą harmonizację unijnych przepisów homologacyjnych dla każdej kategorii pojazdów.

Jak wskazała KE: „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.

Dodatkowo w ustawie wprowadzony zostanie przepis krajowy umożliwiający dalszą eksploatację na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (RP) ciągników rolniczych sprowadzonych do Polski spoza UE i zarejestrowanych bez wymaganych dokumentów homologacyjnych.

Proponowany przepis ma na celu wyłącznie zniwelowanie negatywnego wpływu ww. rejestracji na sytuację użytkowników takich ciągników rolniczych, którzy to nabyli te pojazdy w dobrej wierze.

Przepis ten nie zniweluje odpowiedzialności importerów tego typu pojazdów oraz dealerów, którzy wprowadzali przedmiotowe ciągniki rolnicze na rynek polski bez wymaganych dokumentów.

W projekcie doprecyzowano kwestie związane z rejestracją w Polsce:

- używanych pojazdów wykorzystywanych w państwach członkowskich UE, ale niepodlegających tam obowiązkowi rejestracji,
- nowych pojazdów nieposiadających dokumentacji homologacyjnej sprowadzonych do RP spoza UE, należących do przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnej państw obcych lub organizacji międzynarodowych oraz ich personelu,
- zarejestrowanych na terytorium państw członkowskich UE pojazdów, które objęte zostały krajowym indywidualnym dopuszczeniem pojazdu wydanym w innym państwie członkowskim UE. 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.

2) wprowadzenie do ustawy homologacyjnej przepisów z zakresu nadzoru rynku i sankcji administracyjnych, które będą mogły zostać zastosowane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) jako organu nadzoru rynku w obszarze procedur homologacyjnych wynikających z trzech rozporządzeń 167/2013, 168/2013 i 2018/858, aktów wymienionych w tych rozporządzeniach, aktów wydanych na podstawie tych rozporządzeń oraz regulaminów ONZ. Dyrektor TDT będzie pełnił funkcję organu nadzoru rynku w odniesieniu do krajowej homologacji typu pojazdu, homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, jak również nowej procedury – krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem oraz spełniania przez hulajnogi elektryczne warunków technicznych określonych w rozporządzeniu 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 i 1417).

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.), zwanego dalej: „rozporządzeniem 2019/1020”.

Projekt MRiT zawiera również regulacje dotyczące sektorowych sankcji administracyjnych, które będą mogły zostać zastosowane przez Dyrektora TDT 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 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.

W konsekwencji tego konieczne jest wprowadzenie przez Ministerstwo Infrastruktury regulacji prawnych umożliwiających Dyrektorowi TDT 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.

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

4) 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 poza infrastrukturą stacji kontroli pojazdów;

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

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

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

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

Projektowana ustawa na poziomie zmiany ustawy homologacyjnej:

- 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, tj. doprecyzowuje:

  a) 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;

  b) zakres pojazdów objętych procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, tj. pojazdy, w odniesieniu do których od chwili pierwszej rejestracji w państwie pochodzenia niebędącym państwem

członkowskim UE do chwili złożenia wniosku o uzyskanie krajowego indywidualnego dopuszczenia 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;

- dzieli krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu na dwa rodzaje:

  – krajowe indywidualne dopuszczenie nowego pojazdu,

  – krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu niebędącego nowym pojazdem;

- obejmuje procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu pojazdy, które nie są nowe w rozumieniu PRD, a od wprowadzenia do obrotu których nie minęło dłużej niż 12 miesięcy bądź których przebieg jest nie większy niż 10 000 km oraz 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 na poziomie rozporządzenia 167/2013 obowiązującego 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 z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu (Dz. U. poz. 1715), co zostanie przeniesione do nowowydanego rozporządzenia w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

  Zatem 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;

- wprowadza procedurę krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, która będzie miała zastosowanie do sprowadzonych 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 168/2013 (kategoria L) oraz 2018/858 (kategoria M, N, O) 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 przypadku tej procedury świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem będą wydawane na wniosek właściciela takiego pojazdu przez uprawnionego diagnostę zatrudnionego w okręgowej lub podstawowej stacji kontroli pojazdów.

W pierwszym etapie uprawniony diagnosta dokona weryfikacji przedstawionych przez właściciela pojazdu dokumentów lub zdjęcia informacji umieszczonej przez producenta na pojeździe, 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 w zakresie np. regulaminów ONZ nr 66, 67, 100, 110, 115, 118, 134, załącznika nr IV do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 3/2014 – propozycja ta została wypracowana ze służbami technicznymi przy założeniu, że np. w przypadku autobusów oraz pojazdów o takich źródłach zasilania konieczne jest spełnienie wymogów ONZ obowiązujących w ramach procedur homologacyjnych celem zagwarantowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ich dopuszczania w Polsce, a sprowadzonych spoza UE.

Następnie, uprawniony diagnosta przeprowadzi badanie pojazdu pod kątem spełnienia wymogów ustanowionych 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 (lub ww. zdjęcia) 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 innych wątpliwości dotyczących spełnienia przez pojazd warunków lub wymagań technicznych po przeprowadzonym badaniu, właściciel pojazdu będzie mógł zwrócić się do służby technicznej (posiadającej wyznaczenie Dyrektora TDT) celem przeprowadzenia badania potwierdzającego spełnienie tych wymagań.

Świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem będzie mogło być wydane po pozytywnej weryfikacji przedłożonych dokumentów i informacji oraz po uzyskaniu pozytywnego wyniku badania o charakterze homologacyjnym dokonanego przez uprawnionego diagnostę oraz w określonych sytuacjach – przez służbę techniczną – potwierdzających spełnienie wymagań określonych w ramach tej procedury. Czynności te będą potwierdzane w protokole wydawanym przez uprawnionego diagnostę.

W przypadku uzyskania negatywnego, całościowego wyniku czynności potwierdzonych protokołem wydanym z wynikiem negatywnym, uprawniony diagnosta w takim przypadku wyda zaświadczenie o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Wprowadzona zostanie również możliwość złożenia przez właściciela pojazdu skargi do Dyrektora TDT w przypadku stwierdzenia przez uprawnionego diagnostę braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Dyrektor TDT będzie również wykonywał funkcję organu nadzoru rynku w odniesieniu do krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Ustawa wprowadza również przepisy dotyczące konieczności ukończenia przez uprawnionego diagnostę szkolenia specjalistycznego z zakresu tej procedury, które będzie przeprowadzone przez Dyrektora Instytutu

Transportu Samochodowego (ITS), Dyrektora TDT albo upoważnione przez Dyrektora TDT jednostki, jak również poddania się egzaminowi kwalifikacyjnemu w tym zakresie.

Projekt ustawy 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, 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.

Dzięki tym przepisom uprawniony diagnosta będzie mógł realizować zadania i czynności wynikające z procedury uzyskiwania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, jeżeli będzie miał ukończone jednodniowe szkolenie organizowane przez ww. podmioty. 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;

5) projekt obejmuje także realizowaną przez uprawnionego diagnostę procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem sprowadzonym do Polski:

a) nowe pojazdy z państw 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;

b) używane pojazdy niezarejestrowane w UE ze względu na brak obowiązku rejestracji w państwie pochodzenia, ale wykorzystywane w UE;

6) projekt wprowadza procedurę dla pojazdów zarejestrowanych w innym kraju UE objętych krajowym indywidualnym dopuszczeniem pojazdu – w celu rejestracji pojazdu w Polsce właściciel tego pojazdu będzie zobowiązany zwrócić się do Dyrektora TDT z wnioskiem o uznanie wydanego dla tego pojazdu przez inne państwo członkowskie UE 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 ich pierwszą rejestrację na terenie Polski oraz objętych 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. W przypadku braku uzyskania pozytywnej decyzji Dyrektora TDT w sprawie uznania, a także w przypadku

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;

7) projekt ustawy zakłada wprowadzenie narzędzi niezbędnych do realizacji przez Dyrektora TDT zadań organu nadzoru rynku poprzez przyznanie wyraźnych kompetencji do podejmowania, przykładowo następujących czynności:

- wymagania od podmiotów gospodarczych przedstawienia odpowiednich dokumentów, specyfikacji technicznych, danych lub informacji do celów oceny zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części z obowiązującymi przepisami;
- przeprowadzania czynności wyjaśniających i kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, w tym kontroli niezapowiedzianych;
- wizytowania terenów nieruchomości, obiektów lub ich części, terenów oraz środków transportu, które dany podmiot gospodarczy wykorzystuje do swojej działalności, w celu wykrycia niezgodności i uzyskania dowodów;
- pozyskiwania próbek w celu poddania ich badaniom w celu wykrycia niezgodności i uzyskania dowodów;
- prowadzenia postępowań administracyjnych, w tym związanych z nakładaniem administracyjnych kar pieniężnych. Kara będzie mogła być nałożona m.in. za następujące naruszenia:

  - wprowadzenie do obrotu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części bez wymaganego odpowiedniego świadectwa homologacji lub dokumentu równoważnego,

  - 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,

  - brak realizowania obowiązków informacyjnych,

  - brak wydania albo fałszowanie dokumentów homologacyjnych,

  - brak wypełnienia obowiązku w zakresie identyfikacji i oznaczania,

  - brak wypełnienia obowiązków odpowiednio do zakresu wyznaczenia służby technicznej,

  - 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, o których mowa w art. 75a ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o wymianie informacji podatkowych z innymi państwami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1588 i 1685).

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

W projekcie wprowadzona zostanie możliwość odstąpienia od wymierzenia kary w określonych przypadkach, jak również wzięcia pod uwagę określonych okoliczności danej sprawy w ramach ustalenia wysokości takiej kary, np.

dobrowolne usunięcie niezgodności, współpraca z Dyrektorem TDT, charakter naruszeń.

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).

Zamierzeniem procedowanych zmian jest takie opracowanie systemu sankcji, by zrealizować podstawowy cel wskazany rozporządzeniami UE – aby były to kary skuteczne, proporcjonalne i odstraszające (motyw 42 i art. 84 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, motyw 26 i art. 72 rozporządzenia 167/2013, motyw 22 i art. 76 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 41 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2019/1020). Wpływy z kar pieniężnych wraz z odsetkami będą stanowić przychód Dyrektora TDT.

Projektowana ustawa ponadto:

1. reguluje kwestie finansowania, funkcjonowania i działania Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku celem realizacji wytycznych określonych w 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 (…)" wprowadzając opłatę za nadzór rynku motoryzacyjnego;

- dostosowuje PRD do zmian wprowadzanych do ustawy homologacyjnej związanych z procedurą dopuszczania do ruchu pojazdów sprowadzanych UE oraz spoza UE celem uwzględnienia nowych dokumentów, które będą stanowiły podstawę do rejestracji takich pojazdów, a także w zakresie wydawania przez Dyrektora TDT decyzji nakazujących wycofanie pojazdu z rynku lub użytku, które będą stanowiły podstawę do wyrejestrowania pojazdu z urzędu;

- reguluje zasady przekazywania danych w ramach wystawianych w postaci elektronicznej świadectw zgodności, aby świadectwa te były przekazywane przez producentów pojazdów w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję pojazdów (CEP), 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.), które 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 CEP, na potrzeby komunikacji i wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi UE w ramach systemu EUCARIS. Dyrektor TDT nie będzie prowadził bazy tych dokumentów, jednakże z uwagi na dostęp Dyrektora TDT do CEP będzie miał dostęp do tej bazy świadectw zgodności.

  Obowiązek przekazywania przez producenta pojazdów wystawianych 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 przypadku pozostałych pojazdów 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 w postaci elektronicznej świadectwa zgodności i oświadczenia, będzie pobierał te dokumenty za pośrednictwem CEP. W przypadku świadectw zgodności wydanych na podstawie 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 wystawionego w postaci elektronicznej świadectwa zgodności do punktu kontaktowego kraju, w którym wydano świadectwo homologacji, wskazując nr VIN pojazdu. Otrzymane od punktu kontaktowego, za pośrednictwem CEP, świadectwo zgodności będzie stanowiło podstawę dla organu rejestrującego do rejestracji pojazdu i będzie również gromadzone w ewidencji.

Projektowane zmiany mają na celu określenie jasnych i precyzyjnych procedur dopuszczania w Polsce pojazdów sprowadzonych spoza UE, jak również pojazdów z UE, w tym objętych krajowymi indywidualnymi dopuszczeniami wydanymi przez organy innych państw członkowskich UE, co ma istotne znaczenie dla:

- osób fizycznych lub innych podmiotów planujących sprowadzanie takich pojazdów do Polski poprzez ustanowienie precyzyjnych procedur,
- prawidłowego działania organów rejestrujących takie pojazdy w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych celem uniknięcia rozbieżności interpretacyjnych,
- zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska pojazdów nieobjętych zharmonizowaną na poziomie UE procedurą homologacji typu, co pozytywnie wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa na drogach.

W odniesieniu do wprowadzenia regulacji z zakresu nadzoru rynku określone zostaną zasady, procedury i narzędzia konieczne dla Dyrektora TDT do pełnienia powierzonej mu funkcji organu nadzoru rynku, co jest niezbędne w kontekście realizacji obowiązków wynikających z unijnych przepisów celem eliminowania z rynku pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, niespełniających wymogów homologacyjnych, a tym samym mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego, ochronie zdrowia i środowiska. Wprowadzenie regulacji dotyczących nadzoru rynku ma na celu również:

- zapewnienie uczciwej konkurencji: działania nadzoru rynku wyeliminują szarą strefę i ukrócą nielegalne procedery, na czym zyskają producenci pojazdów i części przestrzegający unijnych przepisów. Dzięki skutecznemu działaniu organu nadzoru rynku zmniejszy się liczba wprowadzanych na polski i unijny rynek pojazdów i części bez homologacji,
- ochronę użytkowników końcowych, aby na rynku unijnym udostępniane były wyłącznie produkty spełniające wymagania zapewniające wysoki poziom ochrony interesów publicznych, takich jak zdrowie i bezpieczeństwo, jak również działania mające na celu poprawę świadomości społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności producentów za pojazdy, przedmioty wyposażenia i części, które są niezgodne z przepisami homologacyjnymi lub stwarzają poważne zagrożenie.

Wprowadzone przepisy w zakresie wystawianych w postaci elektronicznej świadectw zgodności uporządkują zasady przekazywania tych dokumentów i ich wykorzystania w toku rejestracji pojazdów celem uproszczenia i przyśpieszenia tego procesu.

Na potrzeby realizacji celu doprecyzowania i uzupełnienia przepisów PRD określone zostaną zmiany w zakresie:

1) czasowego dopuszczania do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych: – wyeliminowanie z obrotu prawnego dotychczasowej decyzji o rejestracji pojazdu, tak aby w obrocie prawnym nie pozostawały dwie decyzje o rejestracji pojazdu poprzez wprowadzenie przepisu o stwierdzeniu wygaśnięcia dotychczasowej decyzji o rejestracji pojazdu z mocy prawa, w sytuacji gdy właściciel zarejestrowanego samochodu osobowego dokona w nim przebudowy i będzie chciał skorzystać z możliwości czasowej rejestracji samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych;

– wprowadzenia zakazu przebudowy samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych dopuszczonych do ruchu na podstawie czasowej rejestracji w trybie art. 74 ust. 2ca PRD – poprzez dodanie przepisu zabraniającego dokonywania w samochodach osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych zmian mających na celu spełnienie przez te pojazdy warunków określonych w art. 66 na potrzeby ich rejestracji na podstawie art. 73 ust. 1 PRD. Przepis ten spowoduje, iż nie będzie możliwa rejestracja w trybie art. 73 PRD takiego pojazdu pomimo usunięcia wszystkich wprowadzonych na potrzeby zawodów sportowych zmian konstrukcyjnych wniesionych w strukturę nośną takiego pojazdu i jego układ napędowy oraz ponowny montaż wszystkich obowiązkowych elementów wyposażenia pojazdu;

– uzupełnienie rodzajów badań technicznych – o badanie co do zgodności z warunkami technicznymi, tj. warunkami określonymi dla pojazdów sportowych.

2) dokumentów wymaganych do wyrejestrowania pojazdu w związku z jego kradzieżą – wyeliminowanie potencjalnej możliwości nadużyć 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;

3) wprowadzenia pośredniego obowiązku 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 i/lub usunięcia (odholowania) pojazdu z drogi oraz wprowadzenia obowiązku 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 dłużej niż 185 dni w roku);

4) informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu – wprowadzenie ułatwień dla osób lub podmiotów chcących skorzystać z usług rzeczoznawcy samochodowego poprzez poszerzenie informacji zamieszczanych na tej liście m.in. o informację dotyczącą specjalizacji rzeczoznawcy.

Ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 229) poprzez przeniesienie na Dyrektora TDT, 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. Tym samym

kompleksowa kompetencja w tym zakresie przyznana zostanie Dyrektorowi TDT.

W projekcie wprowadzona zostanie również zmiana w odnośniku do tytułu ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194) poprzez wskazanie, że ustawa ta służy stosowaniu rozporządzenia 2019/1020.

Zmianie ulegnie także odesłanie zawarte w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r. poz. 2056) poprzez odesłanie do aktualnej ustawy homologacyjnej.

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 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 126, z późn. zm.).

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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.), zachodzi konieczność wprowadzenia zmian w przepisie tej ustawy poprzez wskazanie tej nadwyżki jako źródła wpływów ww. funduszu.

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

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

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 ww. trzech systemowych rozporządzeniach homologacyjnych odnoszących się do homologacji pojazdów poszczególnych kategorii M, N, O, L, T, C, R, S.

Odnosząc się do używanych pojazdów z kraju trzeciego, nieposiadających homologacji UE, po raz pierwszy rejestrowanych w danym państwie członkowskim UE poniższe informacje wskazują, że:

1) w Niemczech – do rejestracji niezbędne jest krajowe dopuszczenie jednostkowe oraz badanie techniczne;
2) na Łotwie – do rejestracji niezbędne jest krajowe dopuszczenie jednostkowe, pojazdy są rejestrowane jako nowe, jeżeli ich czas pracy nie przekroczy 250 motorogodzin;
3) w Austrii – do rejestracji niezbędne jest krajowe dopuszczenie jednostkowe - w przypadku pojazdów, które odbiegają od wymogów krajowych istnieje możliwość uzyskania specjalnego zezwolenia po przedstawieniu dowodu równoważności technicznej oraz wymagane jest dostosowanie techniczne pojazdu w obszarach, w których jest to możliwe, np. w zakresie oświetlenia;
4) na Litwie – do rejestracji niezbędne jest przedłożenie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań rozporządzenia 167/2013; jeżeli ich brak nie ma możliwości rejestracji; pojazdy są rejestrowane jako nowe, jeżeli ich czas pracy nie przekroczy 250 motorogodzin;
5) na Węgrzech – do rejestracji niezbędne jest badanie techniczne i/lub krajowa/unijna homologacja;
6) w Estonii – wymagane są dokumenty rejestracyjne z kraju pochodzenia;

7) w Czechach – do rejestracji niezbędny jest certyfikat zdatności technicznej (zgodność z przepisami krajowymi);

8) we Włoszech – pojazd sprowadzony z państwa trzeciego musi być zgodny z przepisami obowiązującymi w momencie rejestracji na terytorium Włoch; zgodność weryfikowana jest na podstawie raportu włoskiej jednostki technicznej;

9) w Finlandii – w toku rejestracji należy udowodnić spełnienie wymagań obowiązujących na terytorium UE, jako wyjątek, w przypadku pojazdów kategorii M_1, N_1, N_2 i niektórych kategorii L, honorowane jest spełnienie przez pojazd określonych wymagań, które są lub były ważne wcześniej w USA, Japonii lub Kanadzie;

10) w Chorwacji – sprowadzone ciągniki podlegają przerejestrowaniu jako używane, po przedłożeniu dokumentu rejestracji oraz jeżeli od rejestracji minęło więcej niż 6 miesięcy; wyjątek dotyczy ciągników, wobec których brak jest obowiązku rejestracji w kraju sprowadzenia; w takim przypadku ciągnik jest badany przez daną jednostkę, celem sprawdzenia, że nie jest nowy; tożsama procedura dotyczy innych kategorii pojazdów; pojazd sprowadzony jako używany musi przejść specjalną procedurę dopuszczenia; wymagane jest także dostosowanie techniczne pojazdu w obszarach, w których jest to możliwe.

Na podstawie informacji pozyskanych z innych państw członkowskich UE dotyczących nadzoru rynku w zakresie systemowych rozporządzeń homologacyjnych rozporządzeń 2018/858, 167/2013, 168/2013, które zostały opisane w Strategiach Nadzoru Rynku opublikowanych w systemie ICSMS (system informacyjny i komunikacyjny do celów nadzoru rynku, o którym mowa w art. 34 ust. 1 rozporządzenia 2019/1020) wynika, iż państwa członkowskie dostosowują działania nadzoru rynku do rozporządzenia 2019/1020, które pełni rolę rozporządzenia horyzontalnego. W niektórych państwach członkowskich UE struktura nadzoru rynku pojazdów silnikowych jest rozproszona, podczas gdy w innych, jak na przykład w Niemczech, całość funkcjonuje centralnie w jednym urzędzie.

KBA, niemiecki nadzór rynku motoryzacyjnego, prowadzi nadzór nad produktami zgodnie z rozporządzeniami 2018/858, 167/2013 oraz 168/2013, które są wdrożone przepisami ustaw KBAG, StVG, MüG i ProdSG. Do zadań KBA należy m.in. rejestracja i ewidencja pojazdów, wydawanie praw jazdy, homologacja pojazdów oraz monitorowanie kampanii wycofań produktów. Urząd przeprowadza analizy ryzyka, korzysta z własnego laboratorium badawczego, publikuje raporty z testów technicznych oraz współpracuje z Generalną Dyrekcją Celną w zakresie ustalania technicznych profili ryzyka. KBA wdrożył również własne interfejsy informatyczne zintegrowane z systemami ICSMS i RAPEX, co umożliwia efektywne zarządzanie zgłoszeniami. Od 2017 roku KBA intensywnie rozwija swoje kompetencje m.in. poprzez uruchomienie stacjonarnego laboratorium spalin oraz wykorzystanie mobilnych urządzeń do badań drogowych.

KBA zatrudnia **1078** pracowników (stan na 2025 r.) przy liczbie zarejestrowanych pojazdów w Niemczech na dzień 01.01.2025 wynoszącej **61 097 943**.

AMSA, irlandzki urząd ds. bezpieczeństwa drogowego (RSA), nadzoruje produkty zgodnie z rozporządzeniem 2018/858 oraz ustawą nr 556/2020 o pojazdach drogowych, homologacji typu i nadzorze rynku, od 1 lipca 2023 r. nad pojazdami kategorii L, M, N i O. Rozporządzenie 168/2013 jest realizowane w ramach ustawy nr 340/2023 dotyczącej pojazdów dwu- i trzykołowych oraz czterokołowców, natomiast rozporządzenie 167/2013 egzekwuje Wydział Rejestracji i Kontroli Pestycydów Departamentu Rolnictwa. System ICSMS obsługuje organ normalizacyjny NSAI, natomiast Safety Gate RAPEX – Komisja Ochrony Konkurencji i Konsumentów (CCPC), kontrole są przeprowadzane przez Urząd Skarbowy (Revenue). Kontrole laboratoryjne są realizowane przez podmioty zewnętrzne.

ILT, holenderski Inspektorat ds. Środowiska, Człowieka i Transportu jest organem nadzoru rynku w sektorze motoryzacyjnym powołanym dekretem królewskim. ILT ściśle współpracuje z holenderską służbą techniczną RDW na podstawie przepisów ustawy o ruchu drogowym z 1994 r. Powołano też Grupę Roboczą Sojuszu ds. Nadzoru Rynku, z udziałem służb celnych, która analizuje rynek, ocenia ryzyko i koncentruje się na inspekcjach podmiotów oraz produktów. ILT korzysta z własnego systemu „Holmes" do rejestracji wyników kontroli, współpracuje też z krajowymi platformami cyfrowymi, by zwalczać nieautoryzowane oferty online.

SSMVM, francuska służba nadzoru rynku motoryzacyjnego, powołana dekretem z 2020 r. regulującym zasady działania nadzoru rynku w oparciu o rozporządzenia 2018/858, 167/2013 oraz 168/2013. Kontrole produktów objętych rozporządzeniem 167/2013 są we właściwości Ministerstwa Rolnictwa. SSMVM odpowiada za weryfikację, czy pojazdy, przyczepy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne spełniają warunki zgodności. Informacje na temat kampanii wycofań pojazdów są monitowane i prowadzone przez Krajowe Centrum Homologacji Pojazdów (CNRV). SSMVM korzysta z usług własnej Służby Laboratoryjnej (SCL) i sporadycznie z usług jednostek zewnętrznych. SSMVM w ramach działalności wydaje decyzje administracyjne.

ASAE w Portugali zajmuje się nadzorem rynku m.in. w zakresie rozporządzeń 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858, zatrudnia **470** pracowników, z czego **220** to inspektorzy. Liczba zarejestrowanych pojazdów w Portugalii na dzień 01.01.2024 wynosi **7 170 000** szt.

TDT w Polsce zajmuje się nadzorem rynku w zakresie rozporządzeń 167/2013, 168/2013 oraz 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. TDT zatrudnia w tym obszarze **5** pracowników, gdzie liczba zarejestrowanych pojazdów w Polsce na dzień 01.01.2025 wg danych CEP wynosi **38 600 000**.

Z informacji uzyskanych z 8 państw (Słowacja, Finlandia, Szwecja, Francja, Niemcy, Łotwa, Estonia i Dania) wynika, iż w sytuacji rejestracji pojazdów należących do placówek dyplomatycznych państw niebędących członkami UE w przypadku Francji, Słowacji, Estonii i Łotwy przedłożenie dokumentów homologacyjnych nie jest wymagane, jednakże w przypadku Słowacji i Łotwy taki pojazd może być zarejestrowany tylko jako dyplomatyczny. W przypadku Finlandii, Szwecji i Niemiec konieczne jest spełnienie krajowych wymagań (przegląd techniczny przypominający nieco dopuszczenie indywidualne, podczas którego sprawdzana jest zgodność, specjalny protokół kontroli pojazdów dyplomatycznych. Z kolei Dania wskazała, iż takie pojazdy w Danii nie są zwolnione z okresowych badań przydatności do ruchu drogowego. Pojazdy muszą spełniać te same wymagania, co wszystkie inne pojazdy w Danii.

Poszczególne państwa członkowskie posiadają własne krajowe rozwiązania w zakresie procedury rejestracji pojazdów. Jest to zakres wymagań niezharmonizowany przepisami UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Właściciele pojazdów (na podstawie danych z PZPM i CEP dotyczących rejestracji pojazdów sprowadzanych z krajów	88 957	Dane z PZPM i na podstawie CEP – średnia liczba pojazdów spoza UE zarejestrowanych w Polsce z lat 2021-2023.	Bezpośrednie – nałożenie obowiązku uzyskania, przed złożeniem wniosku o rejestrację w Polsce, odpowiedniego świadectwa indywidualnego

trzecich)			dopuszczenia pojazdu.
Uprawnieni diagności	ok. 12 000 (brak jednoznacznych danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów)	Szacunkowe dane udostępnione przez TDT	Bezpośrednie – na uprawnionego diagnostę nałożone zostanie nowe zadanie polegające na wydawaniu świadectw krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, w ramach którego diagnosta będzie dokonywał weryfikacji dokumentów, przeprowadzał fizyczne badanie pojazdu oraz wydawał dokument niezbędny do rejestracji takiego pojazdu.
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5472	Dyrektor TDT	Bezpośrednie – zatrudnieni u przedsiębiorców diagności będą wykonywać na ich stacjach kontroli pojazdów nowe zadania związane z procesem dopuszczenia pojazdów spoza UE w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego pojazdem nowym.
Samorządowe organy rejestrujące pojazdy	380 1	Powiaty w podziale administracyjnym kraju Wojewoda Mazowiecki	Bezpośrednie – określenie procedur dopuszczania w Polsce pojazdów spoza UE, jak również pojazdów z UE, w tym objętych krajowymi indywidualnymi dopuszczeniami wydanymi przez organy innych państw członkowskich UE ma istotne znaczenie w kontekście prawidłowego działania organów rejestrujących takie pojazdy w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych celem

			uniknięcia rozbieżności interpretacyjnych.
Służby techniczne	11	Wykaz służb technicznych i zakres ich wyznaczenia Dyrektor TDT publikuje i aktualizuje niezwłocznie na stronie podmiotowej TDT: https://www.tdt.gov.pl/dzialalnosc/homologacja-opis/wykaz-sluzb-technicznych/	Bezpośrednie wykonywanie badań w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego pojazdem nowym.
TDT	1	ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194)	Bezpośrednie: 1) Dyrektorowi TDT powierzone zostanie nowe zadanie – rozpatrywanie skarg właściciela pojazdu w przypadku wydania przez uprawnionego diagnostę zaświadczenia o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, 2) uregulowane zostaną zasady sprawowania przez Dyrektora TDT funkcji organu nadzoru rynku poprzez przyznanie uprawnień m.in. do wydawania decyzji administracyjnych, dokonywania kontroli, pobierania próbek, wykonywania badań czy nakładania sankcji.

Rzeczoznawcy Samochodowi	około 700	lista rzeczoznawców samochodowych prowadzona przez ministra właściwego do spraw transportu	Pośrednie – na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu zostaną zamieszczone dodatkowe informacje, co ułatwi skorzystanie z usług rzeczoznawcy samochodowego.
Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów	1	ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2024 r. poz. 1616, z późn. zm.)	Prezes UOKiK jest organem łącznikowym zgodnie z przepisami rozporządzenia 2019/1020.
Krajowa Administracja Skarbowa: 1. **izby administracji skarbowej** (16) 2. **urzędy skarbowe** (400) 3. **urzędy celno-skarbowe** (wraz z oddziałami celnymi)	16 400 16 urzędów, 134 oddziały	Struktura Krajowej Administracji Skarbowej: https://www.gov.pl/web/kas/struktura-kas	Dyrektor TDT będzie współpracować z organami Krajowej Administracji Skarbowej, jednostkami organizacyjnymi Krajowej Administracji Skarbowej oraz funkcjonariuszami Służby Celno-Skarbowej w zakresie: a) kontroli produktów udostępnianych na terytorium UE poprzez przeprowadzanie wspólnych kontroli, b) współpracy w ramach rozdziału VII rozporządzenia 2019/1020 c) współpracy przy typowaniu do kontroli na granicy produktów wysokiego ryzyka.
Policja	1	ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2025 r. poz. 636)	W ramach kontroli ruchu drogowego służby te będą uprawnione do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych pojazdów zarejestrowanych za granicą, w przypadku których

			upłynął rok od dnia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz tych w przypadku których stwierdzą, że pojazd 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).
Straż Graniczna	1	ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 914)	W ramach kontroli ruchu drogowego służby te będą uprawnione do zatrzymywania dowodów rejestracyjnych pojazdów zarejestrowanych za granicą, w przypadku których upłynął rok od dnia wjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz tych w przypadku których stwierdzą, że pojazd 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).

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

Projekt ustawy będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
2. Transportowy Dozór Techniczny
3. Instytut Transportu Samochodowego
4. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
5. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
6. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL Sp. z o.o.
7. Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji
8. Sieć Badawcza Łukasiewicz – Poznański Instytut Technologiczny
9. Instytut Technologiczno – Przyrodniczy Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach, w tym Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko
10. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.
11. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej i Laboratorium Techniki Świetlnej
12. AUTO LAND R.T. Zduniewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła
13. Laboratorium Badań Pojazdów Sp. z o.o.

14. TUV Rheinland Polska Sp. z o.o.
15. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o.
16. SYLKOM Sp. z o.o.
17. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
18. CARTEST Sp. z o.o.
19. Agencja Ubezpieczeniowa „WENECJA" Ewa Gawlik
20. Centrum Techniki Okrętowej S.A.
21. Sychta Laboratorium Sp. j.
22. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie – Wydział Techniki Morskiej i Transportu – Laboratorium Badań Cech Pożarowych Materiałów
23. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL" Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu
24. Dekra Polska Sp. z o.o.
25. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych
26. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
27. Stowarzyszenie dla Powiatu
28. Instytut Rozwoju Miast i Regionów
29. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
30. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych
31. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów
32. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
33. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
34. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych
35. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
36. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
37. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej
38. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich
39. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
40. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT, w tym Centrum Certyfikacji Rzeczoznawców Samochodowych
41. Tüvpol Sp. z o. o. Europejskie Centrum Certyfikacji Rzeczoznawców i Specjalistów Techniki Samochodowej
42. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP) Warszawa
43. Centrum Certyfikacji Motoryzacji PLMOT Sp. z o.o.
44. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR)
45. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
46. Federacja Przedsiębiorców Polskich
47. Organizacja Pracodawców Rada Przedsiębiorców
48. Polskie Towarzystwo Gospodarcze
49. Pracodawcy Transportu Publicznego
50. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
51. Polska Izba Motoryzacji
52. Polska Izba Ubezpieczeń
53. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny
54. Polskie Biuro Ubezpieczycieli Komunikacyjnych
55. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.
56. Stowarzyszenie Doradców do spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych
57. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
58. Forum Związków Zawodowych
59. Rada Dialogu Społecznego
60. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
61. Związek Rzemiosła Polskiego
62. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80"
63. Federacja Przedsiębiorców Polskich
64. Pracodawcy RP

65. Komisja Krajowa NSZZ "Solidarność"
66. Konfederacja Lewiatan
67. Business Centre Club
68. Komisja Krajowa NSZZ "Solidarność"
69. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów
70. Związek Powiatów Polskich
71. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
72. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
73. Związek Pracodawców Motoryzacji
74. Polski Związek Motorowy Zarząd Główny oraz Centrum Certyfikacji Rzeczoznawców
75. Koalicja na Rzecz Autogazu - Związek Pracodawców
76. Polska Organizacja Gazu Płynnego - Związek Pracodawców
77. Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska
78. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
79. Unia Metropolii Polskich
80. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów
81. Związek Dealerów Samochodów
82. Fundacja Eksperckie Centrum Motoryzacji
83. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy "Solidarność"
84. Rada Działalności Pożytku Publicznego.

Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 30 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt ustawy do konsultacji publicznych/opiniowania. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych/opiniowania. Projekt ustawy zostanie przekazany do opiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …… r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 2026	1 2027	2 2028	3 2029	4 2030	5 2031	6 2032	7 2033	8 2034	9 2035	10 2036	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	**443,93**	**468,80**	**485,92**	**500,43**	**512,57**	**525,06**	**538,20**	**551,02**	**564,37**	**578,89**	**594,97**	**5764,16**
Budżet państwa (w tym państwowe fundusze celowe)	80,09	84,52	89,00	89,10	91,31	93,60	96,29	98,40	100,81	104,07	108,60	1035,79
JST	0,51	1,06	1,32	1,86	1,91	1,97	2,02	2,07	2,12	2,18	2,25	19,27
TDT	357,32	372,11	383,05	393,56	403,21	413,10	423,24	433,63	444,28	455,20	466,39	4545,09
ITS	3,30	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	5,70	60,30
NFZ	0,52	1,02	1,30	1,94	1,98	2,02	2,09	2,13	2,18	2,24	2,28	19,70
FUS	2,03	4,05	5,13	7,65	7,83	8,02	8,20	8,42	8,60	8,80	9,04	77,77
FP	0,16	0,34	0,42	0,62	0,63	0,65	0,66	0,67	0,68	0,70	0,71	6,24
Wydatki ogółem	**355,51**	**369,48**	**381,07**	**391,70**	**401,49**	**411,80**	**421,89**	**432,63**	**443,83**	**455,74**	**469,01**	**4534,15**
Budżet państwa	0,51	1,06	1,60	1,64	1,65	1,66	1,66	1,67	1,68	1,69	1,69	16,51
JST	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TDT	352,69	365,70	376,67	387,19	396,89	407,05	417,14	427,79	438,90	450,72	463,84	4484,58
ITS	2,31	2,72	2,80	2,87	2,95	3,09	3,09	3,17	3,25	3,33	3,48	33,06
NFZ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FUS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
FP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo ogółem	**88,42**	**99,32**	**104,85**	**108,73**	**111,08**	**113,26**	**116,31**	**118,39**	**120,54**	**123,15**	**125,96**	**1230,01**

Budżet państwa (w tym państwowe fundusze celowe)	79,58	83,46	87,40	87,46	89,66	91,94	94,63	96,73	99,13	102,38	106,91	1019,28
JST	0,51	1,06	1,32	1,86	1,91	1,97	2,02	2,07	2,12	2,18	2,25	19,27
TDT	4,63	6,41	6,38	6,37	6,32	6,05	6,10	5,84	5,38	4,48	2,55	60,51
ITS	0,99	2,98	2,90	2,83	2,75	2,61	2,61	2,53	2,45	2,37	2,22	27,24
NFZ	0,52	1,02	1,30	1,94	1,98	2,02	2,09	2,13	2,18	2,24	2,28	19,70
FUS	2,03	4,05	5,13	7,65	7,83	8,02	8,20	8,42	8,60	8,80	9,04	77,77
FP	0,16	0,34	0,42	0,62	0,63	0,65	0,66	0,67	0,68	0,70	0,71	6,24

Źródła finansowania	Szczegółowe informacje poniżej. Zwiększenie zatrudnienia w Ministerstwie Infrastruktury docelowo o 6 dodatkowych etatów spowoduje konieczność zwiększenia budżetu w części 39 – Transport, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu o dodatkową kwotę ogółem 16,51 mln zł, z czego w roku 2026 o kwotę 0,51 mln zł, w roku 2027 o kwotę 1,06 mln zł, w roku 2028 o kwotę 1,60 mln zł, a w pozostałych latach średnio o kwotę 1,67 mln zł rocznie. Dodatkowo szacowany maksymalny koszt realizacji dostosowania systemu CEP do obsługi wystawianych w postaci elektronicznej świadectw zgodności obejmującej obsługę krajowej komunikacji w zakresie tych świadectw zgodności, nie powinien przekroczyć netto 4 mln zł, brutto 4,92 mln zł. Przy założeniu, że obowiązek stosowania elektronicznego formatu świadectwa zgodności i wymiany danych w tym zakresie wejdzie w życie w połowie 2026 r. to szacowany koszt realizacji tej zmiany i planowane wydatki to: • w 2025 r. – 1 000 000 zł netto -> 1 230 000 zł brutto • w 2026 r. – 3 000 000 zł netto -> 3 690 000 zł brutto. Źródło finansowania: Cz.27 Fundusz celowy – Centralna ewidencja pojazdów i kierowców – brak zwiększenia wydatków.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Skargi do TDT na negatywne rozstrzygnięcie przez uprawnionego diagnostę wniosku o wydanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem: zgodnie z założeniem właściciel pojazdu w przypadku negatywnego rozstrzygnięcia przez uprawnionego diagnostę wniosku o wydanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, może złożyć do Dyrektora TDT skargę na przedmiotowe rozstrzygnięcie, tj. zaświadczenie o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Skarga podlegać będzie opłacie w wysokości nie wyższej niż 9,5% przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego 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 i 1674 oraz z 2025 r. poz. 718, 769 i 1159), za czwarty kwartał 2024 r. wynagrodzenie to wynosiło 8477,21 zł, co daje opłatę do ok. 800 zł. Z informacji pozyskanych z CEP wynika, że rocznie zostaje sprowadzonych do Polski z krajów

	trzecich około 87 600 pojazdów, dla których koniecznym jest wykonanie ww. procedury dopuszczenia w drodze świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Mając na uwadze, że obecnie okresowe badanie techniczne (również przed pierwszą rejestracją w Polsce) w około 2–3% przypadków kończy się wydawaniem zaświadczenia z wynikiem negatywnym, przyjęto że w przypadku pojazdów sprowadzonych z krajów trzecich, w 2628 przypadkach (87 600 pojazdów x 3% wynik negatywny) zajdzie konieczność rozpatrzenia przez Dyrektora TDT złożonej przez właściciela pojazdu skargi. W kolejnych latach założono spadek liczby sprowadzanych do Polski pojazdów z krajów trzecich o 40% (z uwagi m.in. na koszty i badania emisji w służbach technicznych oraz określenie wymogów dotyczących dopuszczalnego w ramach badania poziomu emisji spalin), zatem zmniejszeniu ulegnie również liczba skarg rozpatrywanych przez Dyrektora TDT: 87600 – 40% = 52 560 pojazdów sprowadzonych, 52 560 x 3% wynik negatywny = 1 577 skarg rocznie. Do realizacji powyższego zadania koniecznym jest zatrudnienie dodatkowych 8 osób w pierwszym roku funkcjonowania systemu, natomiast w kolejnych latach będzie to odpowiednio 5 osób. Od roku 2027 pozostałe 3 osoby będą realizować zadania wynikające z art. 68j projektu ustawy, czyli czynności Dyrektora TDT w zakresie nadzoru nad przeprowadzaniem procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. W tym miejscu wskazać należy, że TDT posiada szerokie kompetencje w dziedzinach ściśle powiązanych z transportem drogowym. Posiada wieloletnie doświadczenie w obszarze homologacji pojazdów, badań technicznych pojazdów oraz na gruncie warunków technicznych pojazdów. Powyższe doświadczenie zdobyte w kraju, jak i na arenie międzynarodowej, pozwoli TDT wykonywać nowe zadanie z najwyższą starannością oraz rzetelnością. Podczas rozpatrywania skargi pracownik TDT będzie zobligowany do analizy szeregu dokumentów złożonych do uprawnionego diagnosty celem wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Co istotne, w niektórych przypadkach koniecznym będzie pozyskanie dodatkowych danych i informacji niezbędnych do właściwej i dogłębnej analizy przedmiotowego zagadnienia. Wskazać należy, że przedmiotowe pojazdy są pojazdami sprowadzanymi z krajów trzecich (spoza UE – w głównej mierze z USA, Japonii, Kanady i Korei), zatem przyjąć należy, iż w celu prawidłowej weryfikacji danych technicznych zajdzie konieczność pozyskania stosownych informacji z państw niebędących państwami członkowskimi UE, jak również od producentów tych pojazdów. Z uwagi na brak powszechnie dostępnych danych i rejestrów zawierających komplet danych technicznych założyć należy, że wykonywanie powyższych czynności znacznie obciąży pracowników TDT realizujących przedmiotowe zadania. Źródłem finansowania nowych zadań wykonywanych przez TDT będzie ww. opłata uiszczana

	przez wnioskodawców w wysokości do 800 zł podczas składania skargi. Przy obliczaniu dochodu z tego tytułu projektodawca oparł się na średniej rocznej liczbie składanych skarg, tj. 2628 sztuk w pierwszym roku funkcjonowania systemu oraz 1577 sztuk w kolejnych latach. Opłata w wysokości 800 zł będzie pokrywała wszelkie koszty i wydatki związane z rozpatrzeniem skargi, na które w roku 2026 składają się: - wynagrodzenie dla pracowników o wysokich kwalifikacjach (8 osób w pierwszym roku funkcjonowania systemu oraz 5 osób w kolejnych latach) – 1 153 711,35 zł, - składki ZUS, FP, FGŚP – 224 742,97 zł, - odpis ZFŚS – 19 337,12 zł, - PFRON – 8 640,00 zł, - PPK – 17 305,67 zł, - czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna – 289 682,20 zł. Łączne koszty i wydatki dla roku 2026 wynoszą 1 713 419,31 zł. W latach kolejnych koszty zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji. Zakup wyposażenia stanowisk pracy został ujęty tylko w roku 2026, 2031 i 2036. Analiza pracochłonności: zakładając 250 dni roboczych w ciągu roku oraz uwzględniając wymiar urlopowy pracownika – 26 dni – każdy pracownik będzie pracował 250 – 26 = 224 dni roboczych, tj.: – w pierwszym roku funkcjonowania systemu: 2 628 skarg rocznie / 224 dni = 12 skarg dziennie. 12 skarg dziennie / 8 pracowników = 1,5 skargi dziennie rozpatrywane przez 1 pracownika. – w kolejnych latach funkcjonowania systemu: 1 577 skarg rocznie / 224 dni = 7,5 skarg dziennie. 7,5 skarg dziennie / 5 pracowników = 1,5 skargi dziennie rozpatrywane przez 1 pracownika. Odnosząc się do czynności wykonywanych przez uprawnionego diagnostę w stacji kontroli pojazdów w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem należy zauważyć, iż 23% z podatku VAT przekazywanego przez przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów od uiszczonych opłat za ww. czynności wykonane przez uprawnionego diagnostę będzie stanowić wpływ do budżetu państwa. W projekcie zaproponowano następującą wysokość opłat za czynności realizowane w stacji kontroli pojazdów przez diagnostów wyliczaną poprzez udział procentowy ww. przeciętnego wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2024 r. wynosiło

	8477,21 zł, za: przeprowadzenie weryfikacji dokumentów 7,1% tego wynagrodzenia tj. do ok. 600 zł, fizyczne badanie pojazdu 2,4% tj. do ok. 200 zł, wydanie finalnego dokumentu, tj. świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem 2,4% tj. do ok. 200 zł. Całkowity koszt przejścia tej procedury na etapie stacji kontroli pojazdów będzie wynosił do ok. 1000 zł. Przyjmując średnią liczbę zarejestrowanych pojazdów spoza UE (dane z PZPM z 2021–2023) wynoszącą 87 600 i przyjętą 3% liczbę pojazdów, która może nie uzyskać świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem (analogicznie jak ma to miejsce aktualnie w zakresie negatywnych wyników badania technicznego pojazdu zgodnie z informacją z TDT) 84 972 pojazdów powinno uzyskać takie świadectwo, zatem właściciele tych pojazdów poniosą opłaty w wysokości 1000 zł x 84 972 = 84 972 000 zł. Obliczając od tego podatek VAT w wysokości 23% zakłada się, iż do budżetu państwa przekazane zostanie w pierwszym roku obowiązywania ustawy 19 543 560 zł z tytułu podatku VAT. W kolejnych latach założono spadek liczby pojazdów o 40%, zatem wpływy w tym zakresie ulegną zmniejszeniu: 87 600 – 40% = 52 560 pojazdy x 1000 zł = 52 560 000 z czego 23% trafi do budżetu państwa, tj. 12 088 800 zł. Analogiczna sytuacja wystąpi w przypadku podatku uiszczanego przez służby techniczne z tytułu opłat pobranych za wykonanie badań. W przypadku pojazdów sprowadzonych spoza UE na etapie wykonywania czynności przez uprawnionego diagnostę może dość do sytuacji, w której właściciel pojazdu nie będzie posiadał dokumentacji w zakresie poziomu emisji pod kątem oceny spełnienia przez taki pojazd wymogów ustanowionych w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – w tym przypadku właściciel pojazdu będzie mógł zgłosić się do służby technicznej celem przeprowadzania badań. Przyjęto, iż 30% pojazdów sprowadzonych spoza UE będzie musiało przejść badanie w służbie technicznej w zakresie poziomu emisji, tj. 26 280. W kolejnych latach założono spadek liczby pojazdów podlegających procedurze o 40%. Przyjmując, iż 30% pojazdów sprowadzonych spoza UE będzie musiało przejść badanie w służbie technicznej w zakresie poziomu emisji, tj. 26 280 (30% w ramach całkowitej liczby pojazdów sprowadzonych wynoszącej 87 600), a koszt badań wyniesie do ok. 18 000 zł (nie więcej niż 213% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2024 r. wynosiło 8477,21 zł), to w pierwszym roku obowiązywania: 26 280 pojazdów x 18 000 zł = 473 040 000 zł, z tej kwoty 23% podatku VAT trafi do budżetu państwa, tj. 108 799 200 zł. W kolejnych latach, biorąc pod uwagę spadek liczby pojazdów podlegających procedurze o 40%, tj. 52 560 pojazdów i przyjmując, iż 30% z tych pojazdów będzie musiało przejść badanie w służbie, przy ww. koszcie badania, przyjmuje się, iż: 15 768 pojazdów x 18 000 zł = 283 824 000 zł, z tej kwoty 23% podatku VAT trafi do budżetu państwa, tj. 65 279 520 zł.

	Zadania TDT w zakresie szkoleń i egzaminów diagnostów uzupełniających uprawnienia w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem będą realizowane przez 7 osób (4 wykładowców/egzaminatorów i 3 osoby odpowiedzialne za organizację szkoleń/egzaminów/wystawianie zaświadczeń/prowadzenie wykazu wydanych zaświadczeń). Przyjmując, że na rynku jest 12 000 diagnostów i zakładając, że połowa z nich będzie zainteresowana udziałem w szkoleniu i przystąpieniem do egzaminu trzeba będzie przeszkolić i umożliwić podejście do egzaminu 6 000 diagnostom. Szkolenia mają być przeprowadzane m.in. przez TDT i ITS, co spowoduje, że każda z nich przeszkoli 3000 diagnostów. Analiza pracochłonności: 250 dni roboczych – 26 dni urlopu = 224 dni roboczych w roku/osobę. Zakładając, że szkolenie będzie trwać 2 dni, zatem w jednym cyklu szkoleń (2 dni) należy przeszkolić co najmniej: 3000 osób / 112 dni – 27 osób przez 2 dni do przeszkolenia. W celu właściwego przeszkolenia grupy nie powinny być większe niż 10 osób – czyli należy zorganizować 3 grupy kursantów. Opłaty za 2–dniowe szkolenie w wysokości do ok. 1700 zł/osoba (do 20,1% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2024 r. wynosiło 8477,21 zł) oraz za przeprowadzenie egzaminu w wysokości do ok. 200 zł/osoba (do 2,4% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2024 r. wynosiło 8477,21 zł) będą pokrywały wszelkie koszty i wydatki związane z prowadzeniem szkoleń i egzaminów przez TDT i ITS, na które składają się w roku 2026: - wynagrodzenie dla pracowników o wysokich kwalifikacjach – 1 392 410,25 zł, - składki ZUS, FP, FGŚP – 271 241,52 zł, - odpis ZFŚS – 16 919,98 zł, - PFRON – 7 560,00 zł, - PPK – 20 886,15 zł, - czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, usługi pocztowe, usługi wynajmu sal, koszty szkoleń i obsługa prawna – 604 858,00 zł. Łączne koszty i wydatki TDT i ITS w roku 2026 wynoszą 4 627 751,80 zł, a w latach kolejnych zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji, przy czym zakup urządzenia wielofunkcyjnego oraz zakup laptopów z oprogramowaniem został ujęty tylko w roku 2026, 2031 i 2036. W pierwszym roku funkcjonowania do wyliczeń przyjęto szkolenia jednodniowe, gdzie wysokość opłaty wyniesie do ok. 1100 zł (do 13% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2024 r. wynosiło 8477,21 zł) oraz nie uwzględniono

	przeprowadzania egzaminów. Dwudniowe szkolenia i egzaminy będą realizowane od roku 2027. Zadania TDT w procedurze uznania krajowego świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem wydanego w innym państwie członkowskim oraz w zakresie obsługi systemu gromadzenia świadectw będą realizowane przez 2 osoby. Liczba decyzji w sprawie uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez organ innego niż RP państwa członkowskiego UE względem pojazdu, który już został zarejestrowany na terenie UE jest nieznana, należy przyjąć, że rocznie może to być do 800 postępowań. Dlatego planuje się zatrudnienie 2 nowych pracowników do realizacji tej procedury. Analiza pracochłonności: 250 dni roboczych – 26 dni urlopu = 224 dni roboczych w roku/osobę. Czas poświęcony na jedno postępowanie to ok. 4h, zatem przyjęta do wyliczeń liczba pracowników wydaje się optymalna. Obecny koszt wydania decyzji w sprawie uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez organ innego niż RP państwa członkowskiego UE względem pojazdu, który nie był zarejestrowany na terenie UE (liczba decyzji waha się pomiędzy 200 a 300 rocznie) to maksymalnie 800 zł (obecnie obowiązujący art. 69 ust. 2 pkt ustawy homologacyjnej). Koszty postępowania administracyjnego (koszty wydania i wysłania zawiadomienia i decyzji – koszty materiałów biurowych, koszty eksploatacyjne urządzeń drukujących, koszty usług pocztowych oraz koszty pracy) przewyższają maksymalną stawkę 800 zł. Zaprezentowane w tabeli koszty i wydatki związane z wykonywaniem przez TDT zadań w tym obszarze to w roku 2026: - wynagrodzenie dla pracowników o wysokich kwalifikacjach – 288 427,84 zł, - składki ZUS, FP. FGŚP – 56 185,74 zł, - odpis ZFŚS – 4 834,28 zł, - PFRON – 2 160,00 zł, - PPK – 4 326,42 zł, - czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, usługi pocztowe, koszty szkoleń, i obsługa prawna – 116 744,50 zł. Łączne koszty i wydatki TDT w roku 2026 wynoszą 472 678,78 zł, a w latach kolejnych zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji, przy czym zakup urządzenia wielofunkcyjnego oraz zakup laptopów z oprogramowaniem został ujęty tylko w roku 2026, 2031 i 2036. Zadania TDT w obszarze nadzoru rynku będą realizowane w pierwszym roku przez 14 osób, w drugim roku 54 osoby, w trzecim roku 75, a w latach kolejnych docelowo przez 124 osoby.

	Źródłem finansowania tych zadań przez TDT będzie opłata na nadzór rynku motoryzacyjnego. Środki z opłat na nadzór rynku motoryzacyjnego zostaną przeznaczone na funkcjonowanie i działanie Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku w zakresie określonym w art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej, w tym na: – etaty dla TDT niezbędne do wykonywania zadań organu nadzoru rynku (stanowiska kierownicze, specjalistyczne – inspektorskie, prawnicze, administracyjne, Inspektor RODO) – wynagrodzenia i pochodne, PFRON, ZFŚS, ZUS, składki na PPK finansowane przez pracodawcę, koszty utrzymania stanowisk pracy, – wydatki na wyposażenie miejsc pracy (sprzęt komputerowy, drukarki itp. wraz z kosztami eksploatacyjnymi), – wydatki na wynajem i utrzymanie pojazdów, specjalistycznego sprzętu do pobierania próbek, zakup sprzętu pomiarowego niezbędnego do wykonywania zadań organu nadzoru rynku, wyposażenie BHP, – wydatki związane z IT (obsługa informatyczna, zakup, rozwój i utrzymanie specjalistycznego oprogramowania niezbędnego do działania organu nadzoru rynku, utrzymanie strony internetowej i profili w mediach społecznościowych, kont na platformach zakupowych, cyberbezpieczeństwo), zabezpieczonych nośników danych, serwerów i infrastruktury towarzyszącej, – wydatki roczne na szkolenia pracowników oraz wydatki na szkolenia specjalistyczne ponoszone co 5 lat; – wydatki związane z najmem powierzchni na prowadzenie działalności w zakresie nadzoru rynku oraz jej utrzymaniem tj. koszty czynszu, energii, zużycia wody i ścieków, sprzątania powierzchni, – wydatki związane z usługami pocztowymi i usługami telekomunikacyjnymi, – finansowanie obowiązkowych badań w ramach reengineeringu zgodnie z art. 8 rozporządzenia 2018/858, – finansowanie badań zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia 167/2013 oraz zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia 168/2013, a także badań wynikających z pozostałych aktów prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku, – wydatki na kontrole planowe oraz ad hoc, – koszty delegacji i wyjazdów krajowych i zagranicznych związanych z zadaniami organu nadzoru rynku, – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach branżowych (konferencjach, szkoleniach itp.) oraz koszty związane z organizacją takich spotkań przez organ nadzoru rynku, – koszty związane z kampaniami informacyjnymi, promującymi zgodność, o których

	mowa w art. 9 rozporządzenia 2019/1020 oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym, – koszty obsługi prawnej i ryzyka, – wydatki na zakup produktów do kontroli (części lub wyposażenie). W roku 2026 koszty i wydatki zostały ujęte w następującej wysokości: - wynagrodzenia dla pracowników – 2 018 994,86 zł, - składki ZUS, FP, FGŚP – 393 300,20 zł, - odpis ZFŚS – 33 839,96 zł, - PFRON – 15 120,00 zł, - PPK – 30 284,92 zł, - czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, koszt materiałów eksploatacyjnych do drukarek, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, usługi pocztowe, koszty szkoleń i konferencji, koszty zabezpieczenia od ryzyk, koszty delegacji, wynajmu samochodów służbowych, koszty paliwa – 247 416 481,85 zł, - koszty badań – 15 000 000,00 zł, - koszty kampanii reklamowych – 3 730 000,00 zł, - koszty zakupu wyposażenia dla pracownika (laptop z oprogramowaniem, drukarka (1 drukarka na 4 osoby), przyrządy pomiarowe – 180 000,00 zł. Wszystkie koszty i wydatki zostały oszacowane w pierwszym roku funkcjonowania wg stawek kosztów i wydatków obecnie ponoszonych przez TDT. Łączne koszty i wydatki dla roku 2026 wynoszą 268 818 021,79 zł. W latach kolejnych koszty zostały powiększone o przewidywany corocznie wskaźnik inflacji. W roku 2027 i 2028 został ujęty zakup specjalistycznego oprogramowania o łącznej wartości 6 000 000,00 zł – w roku 2027 4 000 000,00 zł, a w roku 2028 2 000 000,00 zł. Od roku 2027 w kosztach ujęte zostały usługi wsparcia specjalistycznego oprogramowania w wysokości 1 200 000,00 zł, które w kolejnych latach zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji. W roku 2027 został ujęty zakup serwera o wartości 100 000,00 zł. Rynek motoryzacyjny w Polsce jest jednym z największych rynków w Europie. Zgodnie z udostępnionym na początku 2024 r. przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Pojazdów ACEA raportem pt. „Vehicles on European Roads” pod koniec roku 2022 w Polsce było zarejestrowanych 26 457 659 samochodów, co daje Polsce piąte miejsce w Europie. W czerwcu 2024 r. Ministerstwo Cyfryzacji dokonało aktualizacji danych w systemie CEP usuwając z rejestru nieistniejące pojazdy tzw. „martwe dusze”. Po aktualizacji z rejestru usuniętych zostało ok. 5 000 000 pojazdów. Liczba pojazdów samochodowych zarejestrowanych w Polsce na dzień 1 lipca 2024 r. wynosiła 22 968 540

	sztuk. W samej Warszawie zarejestrowanych było 1 342 196 sztuk pojazdów. W 2024 roku zarejestrowanych zostało 1 997 423 pojazdów (według danych dostępnych na stronie CEP), natomiast zaznaczyć należy, że nowych/nowozarejestrowanych pojazdów w 2024 r. zostało 551 565 sztuk. Liczba ta jest o tyle istotna, że na jej podstawie organ nadzoru rynku określa liczbę pojazdów, którą trzeba poddać obowiązkowym badaniom laboratoryjnym, zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858, który stanowi iż: „Bez uszczerbku dla ust. 1 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.” Badania te, organ nadzoru rynku musi odpowiednio zaplanować, zorganizować oraz nadzorować ich przeprowadzenie, a wyniki tych badań stanowią podstawę do dalszych czynności, w tym postępowań administracyjnych oraz powiadomień KE. Zgodnie z dostępnymi danymi Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) w Polsce w 2022 r. zarejestrowanych było 128 677 autobusów, 3 713 217 samochodów ciężarowych, 56 717 samochodów ciężarowo-osobowych, 538 009 ciągników samochodowych, 537 003 ciągników siodłowych, 1 944 357 ciągników rolniczych, 1 438 681 motorowerów i 1 830 963 motocykli. Natomiast zgodnie z danymi udostępnionymi przez CEP w 2024 r. zarejestrowano: 6 461 autobusów, 49 836 ciągników rolniczych, 33 418 ciągników samochodowych, 124 984 motocykli, 27 902 motorowerów, 29 290 naczep ciężarowych, 46 003 przyczep ciężarowych, 12 405 przyczep ciężarowych rolniczych, 56 665 przyczep lekkich, 165 171 samochodów ciężarowych, 1 445 276 samochodów osobowych. Należy pamiętać, iż w zakresie działań organu nadzoru rynku zgodnie z rozporządzeniami 2018/858, 167/2013 oraz 168/2013, a także pozostałymi aktami prawnymi, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku, zgodnie w art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej, pozostają przedmioty wyposażenia i części, zaprojektowane i skonstruowane dla pojazdów. Na dzień opracowania OSR dane dotyczące rynku części do pojazdów nie są znane. Niemniej jednak należy zauważyć, że jest to bardzo duży rynek, który z roku na rok coraz bardziej się rozwija. Działania organu nadzoru rynku są oparte na uprawnieniach, które każde państwo członkowskie nadaje powołanym przez siebie organom. Minimalny zakres tych uprawnień określony jest w art. 14 ust. 3 rozporządzenia 2019/1020. Nadanie tych uprawnień jest celem przedmiotowego projektu ustawy. Wszystkie organy nadzoru rynku państw członkowskich UE działają na podstawie ram określonych w rozporządzeniu 2019/1020, które jest rozporządzeniem horyzontalnym. Celem rozporządzenia jest poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego poprzez wzmocnienie nadzoru rynku produktów objętych unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, by zapewnić, aby na rynku unijnym udostępniane były

	wyłącznie produkty spełniające wymagania zapewniające wysoki poziom ochrony interesów publicznych, takich jak zdrowie i bezpieczeństwo w ujęciu ogólnym, zdrowie i bezpieczeństwo w miejscu pracy, ochrona konsumentów, ochrona środowiska oraz bezpieczeństwa publicznego i każdego innego interesu publicznego chronionego tym prawodawstwem. Rozporządzenie ma zastosowanie do produktów podlegających unijnemu prawodawstwu harmonizacyjnemu wymienionemu w załączniku I w takim zakresie, w jakim unijne prawodawstwo harmonizacyjne nie zawiera przepisów szczególnych mających taki sam cel, które w sposób bardziej szczególny regulują określone aspekty nadzoru rynku i egzekwowania przepisów. Zgodnie z art. 11 ust. 1 ww. rozporządzenia organy nadzoru rynku wykonują swoje zadania aby zapewnić: skuteczny nadzór rynku na swoim terytorium w odniesieniu do produktów udostępnianych online i offline i podlegających unijnemu prawodawstwu harmonizacyjnemu, podjęcie przez podmioty gospodarcze odpowiednich i proporcjonalnych działań naprawczych w stosunku do zgodności z tym prawodawstwem oraz tym rozporządzeniem oraz podjęcie odpowiednich i proporcjonalnych środków, jeżeli podmiot gospodarczy nie podejmie działań naprawczych. Zgodnie z art. 11 ust. 3 rozporządzenia 2019/1020 organy nadzoru rynku przeprowadzają odpowiednie kontrole właściwości produktów w wymaganym zakresie poprzez kontrole dokumentacji oraz, w stosownych przypadkach, kontrole fizyczne i laboratoryjne oparte na odpowiednich próbkach. Kontrole są przeprowadzane przez organ nadzoru rynku zgodnie z przyjętym planem kontroli oraz ad-hoc na podstawie skarg konsumentów i informacji otrzymanych od innych organów krajowych, podmiotów gospodarczych, sygnalistów, mediów oraz z innych źródeł. To także konieczność współpracy z organami nadzoru rynku z innych krajów członkowskich, w tym zapewnienie im pomocy prawnej, jeśli o taką wystąpią (w przypadku TDT miały już miejsce takie prośby m.in. z Francji, Hiszpanii, Luksemburga czy Królestwa Niderlandów). W celu informowania państw członkowskich UE o akcjach naprawczych, kampaniach serwisowych lub wycofaniach produktów z rynku organ nadzoru rynku podejmuje decyzję na podstawie wyników przeprowadzonych badań lub zgłoszenia konieczności przeprowadzenia akcji serwisowej przez producenta, zamieszczając te informacje o produktach w systemach RAPEX (unijny system szybkiej wymiany informacji o produktach niebezpiecznych) i ICSMS (system informatyczny wykorzystywany przez właściwe organy do wymiany informacji o produktach niespełniających wymogów, o wynikach wspólnych działań i o sprawdzonych rozwiązaniach). Organy nadzoru rynku w ramach swoich uprawnień mają przeprowadzić czynności mające na celu wyjaśnienie zgłoszonych problemów. Zgodnie z przepisami rozdziału VII rozporządzenia 2019/1020 organ nadzoru rynku ma współpracować z organami celnymi. Polskie organy celne powiadamiają organy nadzoru rynku o zawieszeniu dopuszczenia produktu, a organ nadzoru rynku jeżeli ma uzasadnione podstawy by sądzić, że produkt nie jest zgodny z prawem UE mającym do niego zastosowanie lub stwarza poważne ryzyko, zwraca się do organu celnego z wnioskiem o zawieszenie procesu

	dopuszczenia do obrotu w odniesieniu do tego produktu bądź informuje organy celne o udzielonej zgodzie na dopuszczenie produktu do obrotu. Organ nadzoru rynku ma 4 dni robocze na udzielenie odpowiedzi. W wielu przypadkach kontrola dokumentacji produktu w celu sprawdzenia jego zgodności z prawodawstwem harmonizacyjnym jest niewystarczająca. W takim przypadku organ nadzoru rynku musi przeprowadzić na swój koszt badanie laboratoryjne. Organ nadzoru rynku ma informować opinię publiczną oraz promować działania na rzecz podnoszenia świadomości oraz dostarczania wskazówek odnośnie unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego. Ponadto organ nadzoru rynku może zawierać w tym zakresie porozumienia z innymi odpowiednimi organami lub organizacjami reprezentującymi podmioty gospodarcze lub użytkowników końcowych odnośnie do podejmowania wspólnych działań mających na celu promowanie zgodności, wykrywanie niezgodności, podnoszenie świadomości i dostarczanie wskazówek odnośnie unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego. Organ nadzoru rynku ma także aktywnie uczestniczyć w grupach ds. współpracy administracyjnej (ADCO), w posiedzeniach Forum, a na gruncie krajowym ma czynnie uczestniczyć w sporządzaniu krajowej strategii nadzoru rynku. Ponadto zgodnie z rozporządzeniem 2018/858 organ nadzoru rynku opracowuje i przedkłada do państwa członkowskiego plan kontroli laboratoryjnych, który państwo członkowskie przekazuje do Forum KE, a co dwa lata przedstawia sprawozdanie z wykonania przedkładanych planów kontroli laboratoryjnych. Działania te mają zapewnić kontrolę przeprowadzanych przez państwo członkowskie badań laboratoryjnych produktów, które mają charakter przesiewowych badań zgodności wprowadzanych do obrotu na rynku UE pojazdów. Rozporządzenia 167/2013 oraz 168/2013 ustanawiają wymogi administracyjne i wymagania techniczne w zakresie procedury homologacji typu w odniesieniu do wszystkich nowych pojazdów kategorii T, C, R, S (167/2013) oraz pojazdów kategorii L (168/2013) skonstruowanych na jednym lub kilku etapach oraz do przedmiotów wyposażenia lub części, zaprojektowanych i skonstruowanych dla takich pojazdów. W odniesieniu do pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia lub części posiadających homologację typu, organ nadzoru rynku ma prowadzić na odpowiednią skalę kontrole dokumentacji. Państwa członkowskie zobligowane są do zorganizowania i prowadzenia nadzoru rynku i kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części wprowadzanych do obrotu zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 2019/1020, które uchyliło rozdział III rozporządzenia 765/2008. W związku z powyższym wszystkie wymienione wyżej działania organu nadzoru rynku określone w rozporządzeniu 2019/1020 mają zastosowanie. W przypadku wykrycia niezgodności produktu lub faktu stwarzania poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa mimo zgodności produktu z wymogami rozporządzenia UE, organ nadzoru rynku zobowiązany jest podjąć takie działania, by podmiot gospodarczy podjął działania naprawcze mające na celu

	usunięcie niezgodności lub wycofanie produktu z rynku. Organ zobowiązany jest do współpracy za pomocą ww. systemów RAPEX i ICSMS ze swoimi odpowiednikami w innych krajach UE. W przypadku naruszeń postanowień rozporządzenia 167/2013 i 168/2013, a także pozostałych aktów prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku, zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej, organ nadzoru rynku powinien mieć możliwość nałożenia na podmioty gospodarcze sankcji. Rozporządzenie 2018/858 określa przepisy administracyjne i wymogi techniczne w zakresie procedury homologacji typu i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części oraz dla indywidualnego dopuszczenia pojazdu. Rozporządzenie to określa również wymogi dotyczące nadzoru rynku pojazdów oraz przedmiotów wyposażenia i części dla takich pojazdów. Rozporządzenie stosuje się do pojazdów kategorii M i N oraz do ich przyczep/naczep kategorii O, które przeznaczone są do poruszania się po drogach publicznych. Należy zauważyć, że organ nadzoru rynku podejmuje działania mające na celu przestrzeganie przez podmioty gospodarcze (tj. producentów, importerów, dystrybutorów i upoważnionych przedstawicieli producenta) dochowywania obowiązków nałożonych na nie przez rozporządzenie 2018/858, jak również spełnienie przez nie wymogów technicznych określonych w rozporządzeniu 2018/858 oraz w załącznikach do tego rozporządzenia. Organ nadzoru rynku ma przeprowadzać sprawdzenia zgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, tj. pod kątem spełniania przez nie wymogów aktów prawnych wymienionych w załączniku II za pomocą przeprowadzanych kontroli i badań. Obowiązki organu nadzoru rynku zostały określone w art. 8 tego rozporządzenia. Do obowiązków tych należy m.in. przeprowadzanie regularnych sprawdzeń zgodności pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części z odpowiednimi wymogami. Sprawdzenia takie przeprowadza się w odpowiedniej skali poprzez sprawdzenie dokumentacji, fizyczne oraz w stosownych przypadkach, badanie laboratoryjne i drogowe, przeprowadzane na podstawie statystycznie istotnych próbek. Jak wskazano powyżej organy nadzoru rynku na podstawie rozporządzenia 2018/858 są również zobligowane do przeprowadzenia co roku co najmniej określonej minimalnej liczby badań nowych pojazdów pobranych z rynku. 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. Organ nadzoru rynku co roku opracowuje dla państwa członkowskiego kompleksowy plan sprawdzeń w ramach nadzoru rynku, które przedkłada się Forum, jak również co dwa lata przy sporządzaniu sprawozdania dla Forum z ustaleniami z tych badań, jakie przeprowadzono w ciągu poprzednich dwóch lat. Organ nadzoru rynku zobowiązany jest do wprowadzenia odpowiednich środków w celu ostrzeżenia użytkowników na terytorium ich państw członkowskich, w adekwatnych ramach czasowych, o stwierdzonych przez siebie lub przez KE zagrożeniach w odniesieniu do wszelkich pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części, tak

	aby zapobiec ryzyku obrażeń lub innych szkód lub aby ograniczyć to ryzyko, w tym udostępniania takich informacji także na stronie internetowej danego organu nadzoru rynku. Organ nadzoru rynku współpracuje również z podmiotami gospodarczymi w zakresie działań, które mogą zapobiec zagrożeniom powodowanym przez pojazdy, przedmioty wyposażenia i części udostępnione przez te podmioty lub ograniczyć te zagrożenia. Organy nadzoru rynku różnych państw członkowskich koordynują swoje działania w zakresie nadzoru rynku, współpracując ze sobą i dzieląc się ze sobą i z Forum wynikami tych działań. Jeżeli w danym państwie członkowskim za nadzór rynku i kontrole na granicach zewnętrznych odpowiedzialny jest więcej niż jeden organ, organy te skutecznie i sprawnie współpracują ze sobą oraz dzielą się informacjami istotnymi ze względu na ich rolę i wykonywane przez nie funkcje. Organy nadzoru rynku współpracują w ramach Forum KE wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów oraz stosują systemy RAPEX i ICSMS. Gdy dany pojazd, przedmiot wyposażenia i części stwarzają poważne zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub innych aspektów ochrony interesów publicznych objętych zakresem rozporządzenia 2018/858 lub nie są zgodne z wymogami określonymi w tym rozporządzeniu, to organ nadzoru dokonuje oceny danego pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części w odniesieniu do spełniania odpowiednich wymogów określonych w tym rozporządzeniu. W przypadku dokonania negatywnej oceny organ nadzoru rynku żąda od podmiotu gospodarczego wprowadzenia wszelkich odpowiednich środków naprawczych w celu zapewnienia, aby pojazd, przedmiot wyposażenia i cześć, w momencie wprowadzenia go do obrotu, zarejestrowania lub dopuszczenia, nie stwarzał już takiego zagrożenia lub by zapewnić zgodność pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z wymogami rozporządzenia 2018/858. W przypadku naruszeń postanowień aktów prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku, zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy, jak i przepisów rozporządzenia 2019/1020, organy nadzoru rynku nakładają na podmioty gospodarcze sankcje na podstawie ustanowionych przez państwa członkowskie przepisów. Zgodnie z postanowieniami rozporządzeń zarówno horyzontalnego 2019/1020, jak i sektorowych sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W szczególności sankcje te powinny odzwierciedlać zagrożenie, jakie udostępniane na rynku niezgodne z wymogami pojazdy, przedmioty wyposażenia i części mogłyby stworzyć dla bezpieczeństwa, zdrowia lub środowiska. Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji za naruszenie wymagań rozporządzeń UE przez podmioty gospodarcze i służby techniczne oraz wprowadzić wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. W projekcie zmian do ustawy homologacyjnej proponowane sankcje zostały opracowane w oparciu o rozwiązania zawarte w rozporządzeniu 2018/858 oraz rozporządzeniu delegowanym KE 2022/1209 z dnia 5 maja 2022 r. uzupełniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do procedury nakładania grzywien administracyjnych oraz metod ich obliczania i pobierania (Dz. Urz. UE L 187 z 14.07.22, str. 19), spełniając tym samym wymagania co do proporcjonalności oraz uwzględniając powagę braku zgodności i

	liczby niezgodnych z wymogami pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części udostępnionych na rynku danego państwa członkowskiego. Podnieść należy, iż państwa członkowskie powinny corocznie zgłaszać nałożone sankcje KE, która monitoruje spójność wdrażania tych przepisów. W proponowanej zmianie ustawy sankcjom podlegają m.in. następujące typy naruszeń przepisów: – składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub podczas wprowadzania środków naprawczych lub ograniczających; – fałszowanie wyników badań w zakresie homologacji typu lub nadzoru rynku; – zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłoby prowadzić do wycofania pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części od użytkowników lub do odmowy wydania lub cofnięcia świadectwa homologacji typu UE; – niespełnianie przez służby techniczne wymogów w zakresie ich wyznaczenia; – odmowa udzielenia dostępu do informacji; – udostępnianie na rynku pojazdów, przedmiotów wyposażenia i części podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji lub fałszowanie w tym celu dokumentów, świadectw zgodności, tabliczek znamionowych lub oznaczeń homologacji. Zgodnie z projektem zmian do ustawy organ nadzoru rynku może nakładać kary administracyjne na dany podmiot gospodarczy w związku z brakiem zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części z wymogami określonymi w aktach prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku, zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej. Wysokość kar pieniężnych została określona do wskazanej w ustawie wysokości (np. dwukrotności) przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego 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 i 1674 oraz z 2025 r. poz. 718 i 769). Kwoty z kar administracyjnych będą stanowiły przychody Dyrektora TDT. Zgodnie z motywem 49 rozporządzenia 2019/1020 państwa członkowskie powinny zapewniać stałą dostępność odpowiednich zasobów finansowych, aby organy nadzoru rynku były odpowiednio obsadzone i wyposażone. Ponieważ efektywny nadzór rynku jest wymagający pod względem zasobów, dlatego w każdej chwili powinny być dostępne stabilne zasoby na poziomie odpowiednim do potrzeb w zakresie egzekwowania. Ponadto zgodnie z motywem 69 tegoż rozporządzenia należy zapewnić ochronę interesów finansowych Unii w całym cyklu wydatkowania przez zastosowanie proporcjonalnych środków obejmujących zapobieganie nieprawidłowościom oraz ich wykrywanie i badanie, odzyskiwanie środków utraconych, nienależnie wypłaconych lub niewłaściwie wykorzystanych oraz, w stosownych przypadkach,

	nakładanie sankcji administracyjnych i finansowych. Mając na uwadze powyższe w art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2019/1020 w celu sprawowania nadzoru rynku produktów udostępnianych online i offline tak samo skutecznie w przypadku wszystkich kanałów dystrybucji państwa członkowskie zobowiązane zostały do zapewnienia, aby ich organy nadzoru rynku posiadały konieczne zasoby, w tym wystarczające zasoby budżetowe i innego rodzaju zasoby, takie jak odpowiednia liczba kompetentnych członków personelu, a także wiedzę fachową, procedury i inne ustalenia do celów odpowiedniego wykonywania ich obowiązków. Art. 32 akapit drugi rozporządzenia 2018/858 zobowiązuje państwa członkowskie **do zapewnienia, aby na pokrycie kosztów działań w zakresie nadzoru rynku przeznaczone były wystarczające zasoby, jednocześnie wskazując, iż bez uszczerbku dla prawa krajowego koszty te mogą być pokrywane z opłat, które mogą pobierać państwa członkowskie, gdzie pojazdy są wprowadzane do obrotu**. W tym miejscu podnieść należy, iż przyjęte modele działania nadzoru rynku w rozporządzeniach 167/2013, 168/2013, a w szczególności 2018/858 a także pozostałych aktach prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku, zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej, stanowią znaczące obciążenie dla budżetu państwa m.in. z uwagi na konieczność przeprowadzania przez organ corocznie przesiewowych badań pojazdów oraz wyposażenia i części pobranych z rynku. Z drugiej strony należy zauważyć na podstawie przychodu z kar nakładanych w innych sektorach przez organy nadzoru rynku oraz obserwowanej reakcji podmiotów gospodarczych na podejmowane już działania organu, iż przy narzuconych rozporządzeniami przez KE modelami działań, organ nie będzie finansować z kar nałożonych na te podmioty realizacji swoich obowiązków z uwagi na fakt dostosowywania się podmiotów gospodarczych do egzekwowanych wymagań, a badania i kontrole przeprowadzane przez organ nadzoru rynku muszą być planowane i przeprowadzane corocznie. Ponadto art. 14 rozporządzenia 2019/1020 zmierza w istocie do porozumienia (zawarcia swoistej ugody) pomiędzy organem nadzoru rynku a producentem i objęcia go klauzulą ochronną zgodnie np. z rozdziałem XI rozporządzenia 2018/858, na podstawie którego producent dokona naprawy, przeprowadzi badania i sprawdzenia, akcję serwisową czy sam wycofa z rynku niezgodne produkty. Ponadto, przyjęcie modelu finansowania organu z kar może być przez podmioty gospodarcze postrzegane, jako możliwość wystąpienia potencjalnie niewłaściwych zachowań organu w celu pozyskania niezbędnych środków na jego funkcjonowanie. Przy niskich przychodach z kar takie rozwiązanie nie będzie gwarantowało, aby organ w każdej chwili miał zabezpieczony dostęp do stabilnych zasobów na poziomie odpowiednim do potrzeb w zakresie egzekwowania wymagań, co stanowić będzie naruszenie art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2019/1020, a co za tym idzie zdolności do zapewnienia właściwej ochrony interesów finansowych Unii oraz Skarbu Państwa. W związku z powyższym w projekcie zaproponowano wprowadzenie opłaty na potrzeby nadzoru rynku motoryzacyjnego. Dyrektor TDT w roboczych uzgodnieniach z KE uzyskał

potwierdzenie, iż zaproponowany sposób finansowania jest zgodny z treścią rozporządzenia 2018/858 tj. państwa członkowskie mogą swobodnie regulować tę kwestię w swoich przepisach krajowych. W związku z tym rozwiązanie to nie jest sprzeczne z rozporządzeniem 2018/858.

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 w kontekście art. 55 ust. 2 w powiązaniu 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,

b) 1% ceny netto od wszystkich pojazdów wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w danym kwartale roku kalendarzowego, które zostały wyprodukowane przez:
   - producenta nieposiadającego 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).

Założenia funkcjonowania opłaty:

- opłata jest wnoszona na rachunek Dyrektora TDT;
- podmioty gospodarcze wprowadzające do obrotu pojazdy bez wezwania obliczają i

	wpłacają opłaty, na rachunek Dyrektora TDT za okresy kwartalne, w terminie do dwudziestego dnia roboczego miesiąca następującego po zakończeniu danego kwartału; – podmioty gospodarcze wprowadzające do obrotu pojazdy, składają elektronicznie Dyrektorowi TDT przez stronę podmiotową TDT kwartalne informacje o wysokości naliczonych opłat; – w przypadku wprowadzenia do obrotu przez podmioty gospodarcze pojazdów za pośrednictwem platform internetowych e-commerce, operatorzy platform składają elektronicznie Dyrektorowi TDT przez stronę podmiotową TDT, zbiorczą informację o podmiotach gospodarczych zobowiązanych do zapłaty opłaty pozwalającej na ustalenie przez Dyrektora TDT wysokości należnej opłaty; – z opłaty finansowane będą działania organu nadzoru rynku związane z prawidłowym funkcjonowaniem i realizacją obowiązków wynikających z postanowień aktów prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej, tj. kontrole, zlecone badania laboratoryjne i drogowe, kampanie informacyjne itp. oraz działania Dyrektora TDT wykonującego funkcję organu nadzoru rynku w odniesieniu do krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem oraz spełniania przez hulajnogi elektryczne warunków technicznych określonych w rozporządzeniu 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 i 1417). – opłaty będą pokrywały koszty badań laboratoryjnych realizowanych na podstawie art. 8 rozporządzenia 2018/858, art. 5 ust. 4 rozporządzenia 167/2013, art. 6 ust. 4 rozporządzenia 168/2013, a także aktów prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej oraz badania ad-hoc; – zakup online przedmiotów wyposażenia lub części do badań pod ukrytą tożsamością; – nadwyżka z opłaty będzie przeznaczana 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). Przychodem Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku będą także opłaty z tytułu zwrotu kosztów przeprowadzonych badań, w trakcie których wykazane zostały niezgodności z wymaganiami lub stwarzanie przez pojazd, przedmiot wyposażenia lub części ryzyka oraz przychody z tytułu opłat za informowanie właścicieli lub użytkowników pojazdów o akcjach serwisowych – w chwili obecnej nie ma możliwości oszacowania ich wysokości. Przeprowadzając analizę co do niezbędnej liczby osób do realizacji powierzonych zadań

przyjęto następujące założenia:

Liczba pojazdów zarejestrowanych na polskim rynku (potencjalnie objętych akcjami serwisowymi) na dzień 1 lipca 2024 r.	22 968 540 szt.
Liczba corocznie rejestrowanych pojazdów w Polsce na podstawie danych za 2024 r.	1 997 423 szt.
Liczba corocznie nowych noworejestrowanych pojazdów na podstawie danych za 2024 r.	551 565 szt.
Średnia cena netto zarejestrowanych pojazdów na polskim rynku na dzień 1 lipca 2024 r. (na podstawie wyliczeń własnych TDT)	108 480,80 zł
Szacowany średni roczny przychód z opłaty (na podstawie danych za 2024 r.)	393 066 328,95 zł
Liczba pojazdów do badań laboratoryjnych w związku z wymaganiami art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858 w 2024 r.	14 szt.
Liczba kontroli planowanych w zakresie rozporządzenia 2018/858	230
Liczba kontroli planowanych w zakresie rozporządzenia 167/2013	175
Liczba kontroli planowanych w zakresie rozporządzenia 168/2013	330
Liczba kontroli planowanych w zakresie pozostałych aktów prawnych, dla których Dyrektor TDT jest właściwy jako organ nadzoru rynku zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy homologacyjnej	441
Liczba nadzorowanych i monitorowanych akcji serwisowych (od 01.07.2023 do 01.07.2024)	241
Liczba nadzorowanych pojazdów objętych akcjami serwisowymi (od 01.07.2023 do 01.07.2024)	328 883 szt.
Liczba kontroli ad-hoc (od 01.07.2023 do 01.07.2024)	76

Zakres działań organu nadzoru rynku obejmuje ochronę konkurencyjności podmiotów gospodarczych (B2B), ochronę użytkowników/klientów (B2C), ochronę interesów Polski oraz UE (G2B i G2C), w tym środowiska naturalnego oraz osób postronnych.

Należy zauważyć, iż każdy użytkownik pojazdu czy nabywca przedmiotu wyposażenia lub części, które nie będą zgodne z wymogami lub będą stwarzały zagrożenie dla bezpieczeństwa, będzie mógł zgłosić do Dyrektora TDT swoje zastrzeżenia, a Dyrektor TDT posiadając środki z

opłat będzie mógł przeprowadzić efektywną kontrolę nie tylko dokumentów, ale również laboratoryjną, o ile będzie istniała taka konieczność. Użytkownicy będą mieć pewność, że organ nadzoru wykona swoje zadania w sposób obiektywny i rzetelny z uwagi na zabezpieczenie środków na podejmowanie działań. Wpłynie to pozytywnie na zapewnienie uczciwej konkurencji na rynku.

Wprowadzenie opłaty na nadzór rynku motoryzacyjnego będzie korzystne dla wszystkich stron (B2B – transakcje pomiędzy dwoma lub więcej podmiotami gospodarczymi, B2C – relacje między podmiotami gospodarczymi i klientami indywidualnymi, G2B – transakcje między instytucjami rządowymi i przedsiębiorstwami, G2C – świadczenie usług rządowych za pośrednictwem platform internetowych), które uczestniczą w rynku motoryzacyjnym w Polsce. Przede wszystkim opłata będzie pobierana od wprowadzonego do obrotu krajowego produktu, a więc wszystkie podmioty zagraniczne, które będą wprowadzały swoje pojazdy do obrotu na terytorium Polski będą również uiszczały opłatę, co ma duże znaczenie w szczególności z uwagi na napływ produktów z krajów trzecich (np. z Chin, Pakistanu, Indii). Jest to o tyle istotne, że koszty utrzymania nadzoru rynku nie będą ponoszone jedynie przez producentów krajowych.

Metodyka oszacowania przychodów w zakresie nadzoru rynku:

Do wyliczenia w roku 2026 przychodów związanych z prowadzeniem przez Dyrektora TDT akcji serwisowych przyjęto następujące założenia:

- liczba powiadomień – 517 614,

- opłata - 0,25% ww. przeciętnego wynagrodzenia (za czwarty kwartał 2024 r. wynoszącego 8 477,21 zł),

Przychód dla roku 2026 z w/w tytułu wynosi 10,97 mln zł.

Do wyliczenia niezbędnej liczby etatów przyjęto następujące dane:

Rodzaj działania	liczba pojazdów ogółem objętych nadzorem	liczba pojazdów objętych nadzorem za 2024	min. czas potrzebny na realizację działania [h]	liczba działań w roku	niezbędna minimalna liczba pracowników do realizacji działania	udział kontroli względem liczby pojazdów ogółem w % przy 120 osobach	udział kontroli względem pojazdów zarejestrowanych w 2024 w % przy 120 osobach
Kontrole ad hoc i planowe		---	---	---	---	---	---
167/2013 (art. 7 ust. 1), + przepisy krajowe	38 600 000	12 405	115,00	230	**16**	**0,0032%**	**1,8541%**
168/2013 (art. 8 ust. 1), + przepisy krajowe		27 902	55,00	530	**18**		**1,8995%**
2018/858 (art. 8 ust. 1), + przepisy krajowe		1 782 284	195,00	270	**32**		**0,0151%**
pozostałe przepisy EKG ONZ i UE, + przepisy krajowe (przedmioty wyposażenia i części)		100 000 000	55,00	625	**21**		**0,0006%**
Akcje serwisowe (roz. XI rozp. 2018/858, rozdział 6 ustawy o systemach homologacji) + wysyłka powiadomień		517 614	10,00	291	**2**	---	---
Badania laboratoryjne pojazdów (art. 8 ust. 2 2018/858)	---	551 565	336,00	14	**3**	---	---

Badania laboratoryjne przedmiotów wyposażenia oraz części (art. 7 ust. 2 167/2013, art. 8 ust. 2 168/2013, art. 8 ust. 1 2018/858)	---	100 000 000	168,00	43	**4**	---	---
Kontrola produktów wprowadzanych na rynek Unii na wniosek organów celnych (art. 26 2019/1020)	---	---	32,00	100	**2**	---	---
Inne czynności (m.in. czynności wyjaśniające (art. 14 ust. 4 lit. a, b, c 2019/1020), RAPEX (art. 20 2019/1020), ICSMS (art. 34 2019/1020), odpowiedzi do starostw, obsługa prawna, postępowania administracyjne (Kpa), odzyskiwanie kosztów (art. 15 2019/1020), współpraca międzynarodowa (art. 12, 22, 23 i 35 2019/1020))	---	---	24,00	1 620	**23**	---	---
Obsługa administracyjno-finansowa poboru opłaty	---	---	16,00	370	**4**	---	---

Do obliczeń przyjęto:

Rok posiada 52 tygodnie i 365 dni

Dni robocze w roku: 250

Liczba godzin w roku na jednego pracownika wynosi: 1656 godzin

Liczba dni urlopu wynosi: 26 dni

Liczba dni chorobowych na pracownika: 10 dni

Przerwa w ciągu dnia pracy wynikająca z kodeksu pracy: 15 min

Dyrektor TDT do realizacji zadań w zakresie wynikającym z art. 7 ust. 1 rozporządzenia 167/2013 oraz przepisów krajowych określonych w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu w celu realizacji zadań organu nadzoru rynku potrzebuje 16 etatów, które pozwolą rocznie realizować ok. 230 kontroli planowych oraz doraźnych będących reakcją na skargi. Bazując na danych za 2024 rok poziom kontroli szacuje się na poziomie ok. 1,8541% (max 2%).

Liczba pojazdów objętych nadzorem: 12 405 szt. za 2024 r.

Zakładany poziom kontroli w [%]: 1,8541

Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 1,8541% należy wykonać 230 kontroli/rok.

230 spraw * 120 godzin = 26 450 godzin

26 496 godzin rocznie / 1656 godziny = 16 etatów

Dyrektor TDT do realizacji zadań w zakresie wynikającym z art. 8 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 oraz przepisów krajowych określonych w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu w celu realizacji zadań organu nadzoru rynku potrzebuje 18 etatów, co pozwoli realizować rocznie ok. 530 kontroli planowych oraz doraźnych będących reakcją na

	skargi. Bazując na danych za 2024 rok poziom kontroli szacuje się na poziomie ok.1,8995% (max 2%). Liczba pojazdów objętych nadzorem: 27 902 szt. za 2024 r. Zakładany poziom kontroli w [%]: 1,8995 Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 1,8995% należy wykonać 530 kontroli/rok. 530 spraw * 55 godzin = 29 150 godzin 29 150 godzin rocznie / 1656 godziny = 17,6 etatu Dyrektor TDT do realizacji zadań w zakresie wynikającym z art. 8 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 oraz przepisów krajowych określonych w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu w celu realizacji zadań organu nadzoru rynku potrzebuje 32 etatów, co pozwoli realizować rocznie ok. 270 kontroli planowych oraz doraźnych będących reakcją na skargi. Bazując na danych za 2024 rok poziom kontroli szacuje się na poziomie ok.1,0151% (max 1,25%). Liczba pojazdów objętych nadzorem: 1 782 284 szt. za 2024 r. Zakładany poziom kontroli w [%]: 0,0151 Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 0,0151% należy wykonać 270 kontroli/rok. 270 spraw * 195 godzin = 52650 godzin 52 650 godzin rocznie / 1656 godziny = 31,79 etatu (32 etaty) Wszystkie wymienione powyżej kontrole, których suma wynosi 1030 stanowią 0,0032% (max 0,035‰) wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Rzeczpospolitej Polskiej, których stan na 2025 rok wynosi 38 600 000 sztuk. Dyrektor TDT do realizacji zadań w zakresie wynikającym z przepisów UE dotyczących homologacji (innych niż wymienione w rozporządzeniach 167/2013, 168/2013, 2018/858), przepisów krajowych (np. homologacja krajowa itd.) oraz regulaminów ONZ dotyczących przedmiotów wyposażenia i części potrzebuje 21 etatów, które będą wykonywać ok. 625 kontroli na rok. Wg. szacunków przeprowadzonych na podstawie danych z Głównego Urzędu Statystycznego będzie to stanowiło ok. 0,0006% przedmiotów wyposażenia i części wprowadzonych do obrotu na terytorium RP. Liczba pojazdów objętych nadzorem: 100 000 000 szt. za 2024 r. Zakładany poziom kontroli w [%]: 0,0006 Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 0,0006% należy wykonać 625 kontroli/rok. 625 spraw * 55 godzin = 34 375 godzin

	34 375 godzin rocznie / 1656 godziny = 20,76 etatu (21 etatów) Do obowiązkowych zadań organu nadzoru rynku należy przeprowadzanie określonej liczby badań laboratoryjnych, do realizacji których należy zabezpieczyć także niezbędne zasoby, w tym m.in. etaty. Zadania te obejmują m.in. planowanie, koordynowanie, przeprowadzanie oraz analizę wyników badań laboratoryjnych pojazdów (zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858) oraz badań laboratoryjnych przedmiotów wyposażenia i części (zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 8 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 8 ust. 1 rozporządzenia 2018/858). Do realizacji tych zadań niezbędne jest zabezpieczenie 7 etatów. Liczba pojazdów objętych nadzorem: 551 565 szt. za 2024 r. Zakładany ilość badanych pojazdów: 14 (zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858) 14 pojazdów * 336 godzin = 4 704 godzin 4 704 godzin rocznie / 1656 godziny = 2,84 etatu (3 etaty) Liczba przedmiotów wyposażenia i części objętych nadzorem: 100 000 000 szt. za 2024 r. Zakładany ilość badanych przedmiotów wyposażenia i części: 43 (art. 7 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 8 ust. 2 rozporządzenia 168/2013, art. 8 ust. 1 rozporządzenia 2018/858). 43 przedmioty wyposażenia i części * 168 godzin = 7 224 godzin 7 224 godzin rocznie / 1656 godziny = 4,36 etatu (4 etaty) Kolejnym zadaniem organu nadzoru rynku, które wynika z art. 26 rozporządzenia 2019/1020 jest współpraca pomiędzy organami celnymi a organem nadzoru rynku w celu dopuszczenia na rynek UE tylko takich produktów, które spełniają wymagania prawa zharmonizowanego UE. Dyrektor TDT na zapytania KAS po weryfikacji i analizie przedkłada informacje na temat zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części. Do realizacji tego zadania niezbędne jest zabezpieczenie zasobów w postaci 2 etatów. Zakładana liczba zapytań z KAS: 100 100 spraw * 32 godzin = 3 200 godzin 3 200 godzin rocznie / 1656 godziny = 1,93 etatu (2 etaty) Do przeprowadzania procedury powiadamiania użytkowników końcowych o akcjach serwisowych za pomocą korespondencji wysyłanej przez operatora pocztowego przewidziano 2 etaty. Zgodnie z danymi uzyskanymi od producentów za 2024 rok, akcjami serwisowymi objętych było ok. 517 600 pojazdów na terenie RP. Liczba pojazdów objętych akcjami serwisowymi: ok. 517 614 szt. w 2024 r. 291 spraw * 10 godzin = 2 910 godzin 2 910 godzin rocznie / 1656 godziny = 1,75 etatu (2 etaty) Konieczne jest także zabezpieczenie niezbędnych zasobów, w tym 24 etatów, do przeprowadzania kluczowych czynności jakimi są czynności wyjaśniające, o których mowa w

art. 14 ust. 4 lit. a, b, c rozporządzenia 2019/1020, postępowań administracyjnych, prowadzonych zgodnie z przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego, dla których podstawą są kontrole planowe oraz doraźne będące reakcjami na skargi z rynku. Czynności te często są bardzo pracochłonne i wymagają czasu na zebranie i ustalenie wszelkich niezbędnych do przeprowadzenia kontroli danych oraz do przeprowadzenia postępowania administracyjnego, które kończy się wydaniem decyzji administracyjnej. W tych etatach ujęto również osoby, które będą odpowiedzialne za obsługę księgową i kontrolowanie prawidłowości rozliczeń opłat na nadzór rynku motoryzacyjnego. Dodatkowo należy wykazać również etaty niezbędne do prowadzenia obsługi prawnej organu nadzoru rynku, odzyskiwania kosztów, o których mowa w art. 15 rozporządzenia 2019/1020, współpracy z organami krajowymi (m.in. z UOKIK, innymi organami nadzoru rynku, ministerstwami, starostwami), współpracy międzynarodowej, która wynika z art. 12, 22, 23 i 35 rozporządzenia 2019/1020. Czynności te obejmują również obsługę systemów unijnych RAPEX, która wynika z art. 20 rozporządzenia 2019/1020 i ICSMS, która wynika z art. 34 rozporządzenia 2019/1020.

1620 spraw * 24 godziny = 38 880 godzin

38 880 godzin rocznie / 1656 godziny = 23,47 etatu (23 etaty)

Zwiększenie zatrudnienia w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu – minister właściwy do spraw transportu będzie organem wyższego stopnia w sprawach administracyjnych prowadzonych przez Dyrektora TDT w obszarze nadzoru rynku – istnieje zatem konieczność zwiększenia zatrudnienia w Ministerstwie Infrastruktury docelowo o dodatkowych 6 etatów.

Analiza pracochłonności nowych pracowników Ministerstwa Infrastruktury przedstawia się następująco:

	Rozporządzenie (UE)		167/2013	168/2013	2018/858	wniosk i KAS	Pozostałe akty prawa harmonizacyjnego będące we właściwości Dyrektora TDT	KIDP	SUMA negatywnych rozstrzygnięć
	Liczba nowych czynności do wykonania - decyzje, KAS	sztuki	220	530	270	100	625	165	1745
OPCJA 1	planowana ilość negatywnych rozstrzygnięć	5%	11	26	13	5	31	8	95

Do analizy pracochłonności przyjęto założenie do Ministerstwa Infrastruktury wpływać będzie ok. 5% odwołań od negatywnych decyzji, do daje w przeliczeniu ok. 95 spraw rocznie. Z uwagi, że przedmiotowe sprawy mają różny charakter złożoności założono, że 40% spraw tj. około 38 będą to sprawy proste z możliwością załatwienia w ciągu 5 dni (40 godzin roboczych), oraz pozostałe 60% spraw tj. 57 będą to sprawy złożone wymagające załatwienia

w ciągu 30 dni (tj. 22 dni robocze). Z uwagi, że Ministerstwo Infrastruktury będzie dysponować 6 etatami, oznacza to, że na każdy etat będzie przypadać ok. 15 spraw rocznie Podstawę do wyliczenia rocznego wymiaru czasu pracy stanowią dane dla roku 2025, które dla pełnego etatu wynoszą 1992 godziny. Roczny wymiar czasu pracy dla 6 etatów będzie się kształtował następująco;

6 etatów * 1992 godziny = 11 952 godziny rocznie

Zakładając, że sprawy proste będą załatwiane w ciągu ok. 5 dni tj. 40 godziny robocze, otrzymujemy;

38 spraw * 40 godziny = 1 520 godzin

natomiast w przypadku bardziej złożonych spraw otrzymamy;

57 spraw * 176 godzin (22 dni robocze) = 10 032 godziny

Łącznie:

1 520 godzin + 10 032 godziny = 11 552 godziny dla wszystkich spraw

Wszystkie przyjęte dane są szacunkowe, ponieważ trudno jest dokładnie określić ile spraw będzie wpływać oraz o jakim poziomie trudności.

Koszty osobowe i koszty stanowisk dla 6 etatów:

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2026	2	421 807,12	87 017,19
2027	4	877 889,56	180 647,69
2028	6	1 333 972,02	267 082,08
2029	6	1 368 247,38	274 560,38
2030	6	1 368 247,38	281 424,39
2031	6	1 368 247,38	288 460,00
2032	6	1 368 247,38	295 671,50
2033	6	1 368 247,38	303 063,28
2034	6	1 368 247,38	310 639,87
2035	6	1 368 247,38	318 405,86
2036	6	1 368 247,38	326 366,01

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów osobowych w Ministerstwie Infrastruktury o 2 etaty w korpusie służby cywilnej na 12 miesięcy w roku 2026:

paragraf (§)	koszty wynagrodzeń dla jednego pracownika	koszty wynagrodzeń dla 2 pracowników
4020	170 740,06	341 480,12 zł
4110	30 784,44	61 568,88 zł
4120	4 183,13	8 366,26 zł
4710	2 778,79	5 557,58 zł
4440	2 417,14	4 834,28 zł
4040	0 zł	0 zł
razem:	**210 903,56**	**421 807,12zł**

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów osobowych w Ministerstwie Infrastruktury o dodatkowe 2 etaty w korpusie służby cywilnej na 12 miesięcy w roku 2027:

paragraf (§)	koszty wynagrodzeń dla jednego pracownika	koszty wynagrodzeń dla 4 pracowników
4020	170 740,06	682 960,24 zł
4110	32 066,77	128 267,08 zł
4120	4 357,38	17 429,52 zł
4710	2 778,79	11 115,16 zł
4440	2 417,14	9 668,56 zł
4040	14 512,90	28 449,00 zł
razem:	**226 873,04**	**877 889,56 zł**

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów osobowych w Ministerstwie Infrastruktury o dodatkowe 2 etaty w korpusie służby cywilnej na 12 miesięcy w roku 2028:

paragraf (§)	koszty wynagrodzeń dla jednego pracownika	koszty wynagrodzeń dla 6 pracowników
4020	170 740,06	1 024 440,36 zł
4110	32 494,22	194 965,32 zł
4120	4 415,46	26 492,76 zł
4710	2 778,79	16 672,74 zł
4440	2 417,14	14 502,84 zł
4040	14 512,90	56 898,00 zł
razem:	**227 358,57**	**1 333 972,02 zł**

Kolejne lata:

paragraf (§)	koszty wynagrodzeń dla jednego pracownika	koszty wynagrodzeń dla 6 pracowników
4020	170 740,06	1 024 440,36 zł
4110	33 349,11	200 094,66 zł
4120	4 531,63	27 189,78 zł
4710	2 778,79	16 672,74 zł
4440	2 417,14	14 502,84 zł
4040	14 512,90	85 347,00 zł
razem:	**228 329,63**	**1 368 247,38 zł**

Przyjęte założenia do wyliczenia kosztów utworzenia i utrzymania stanowisk w Ministerstwie Infrastruktury o dodatkowych 6 etatów w korpusie służby cywilnej:

rodzaj kosztu:	roczny koszt przypadający na 1 pracownika w MI	roczny koszt przypadający na 2 pracowników MI	roczny koszt przypadający na 4 pracowników MI	roczny koszt przypadający na 6 pracowników w MI
§ 3020 - refundacje za okulary, pranie	389,29 zł	778,58 zł	1 557,16 zł	2 335,74 zł
§ 4000 - zakupy, usługi, telefony, energia	37 851,04 zł	75 702,08 zł	151 404,16 zł	227 106,24 zł
§ 4270 - remonty	3 492,24 zł	6 984,48 zł	13 968,96 zł	20 953,44 zł
§ 4430 - inne opłaty	329,51 zł	659,02 zł	1 318,04 zł	1 977,06 zł

§ 4480 - podatek od nieruchomości	216,27 zł	432,54 zł	865,08 zł	1 297,62 zł
§ 4520 - wywóz nieczystości	295,15 zł	590,30 zł	1 180,60 zł	1 770,90 zł
§ 4550 - szkolenia	669,70 zł	1 339,40 zł	2 678,80 zł	4 018,20 zł
§ 4700 - szkolenia	265,39 zł	530,78 zł	1 061,56 zł	1 592,34 zł
szacunkowy roczny koszt utrzymania	**43 508,59 zł**	**87 017,18 zł**	**174 034,36 zł**	**261 051,54 zł**

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

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0 2026	1 2027	2 2028	3 2029	5 2031	10 2036	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)	duże przedsiębiorstwa – koszty po stronie podmiotów wprowadzających produkty do obrotu	-351,19	-364,53	-375,47	-385,98	-405,52	-458,81	-4463,16
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw **koszty** po stronie podmiotów zajmujących się importem używanych ciągników rolniczych spoza UE czy też właścicieli takich pojazdów przed ich rejestracją w Polsce	-0,216	-0,108	-0,108	-0,108	-0,108	-0,108	-1,296
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw - **koszty** po stronie podmiotów zajmujących się importem używanych pojazdów spoza UE ale też osób fizycznych sprowadzających takie pojazdy na użytek własny	-558, 01	-336,38	-336,38	-336,38	-336,38	-336,38	-3921,85
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw **koszty** po stronie podmiotów z tyt. uznania świadectwa	-0,73	-0,62	-0,62	-0,62	-0,62	-0,62	-6,93
	właściciele i	-2,10	-1,26	-1,26	-1,26	-1,26	-1,26	-14,7

	posiadacze pojazdów - **koszty** z tytułu rozpatrywania skarg							
	rodzina i obywatele z tytułu rozpatrywania skarg – zatrudnienie nowych pracowników w TDT	0,82	0,53	0,55	0,56	0,59	0,67	6,80
	Diagności – **koszty** z tytułu szkoleń i egzaminów w TDT	-3,30	-5,70	-5,70	-5,70	-5,70	-5,70	-60,30
	Diagności – **koszty** z tytułu szkoleń i egzaminów w ITS	-3,30	-5,70	-5,70	-5,70	-5,70	-5,70	-60,30
	Rodzina i obywatele z tytułu szkoleń i egzaminów diagnostów – zatrudnienie nowychpracowników w TDT	0,98	1,01	1,04	1,07	1,13	1,28	12,42
	Rodzina i obywatele z tytułu szkoleń i egzaminów diagnostów – zatrudnienie nowychpracowników w ITS	0,98	1,01	1,04	1,07	1,13	1,28	12,42
	Rodzina i obywatele z tytułu uznania świadectwa – zatrudnienie nowych pracowników w TDT	0,20	0,21	0,22	0,22	0,24	0,27	2,59
	Rodzina i obywatele z tytułu nadzoru rynku – zatrudnienie no-wych pracowników w TDT	1,43	5,73	8,20	13,94	14,64	16,57	137,12
	Rodzina i obywatele z tytułu nadzoru rynku – zatrudnienie nowych pracowników w Ministerstwie Infrastruktury	0,23	0,47	0,72	0,74	0,74	0,74	7,34
W ujęciu niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Podmioty zajmujące się importem używanych ciągników rolniczych spoza UE czy też właściciele takich pojazdów będą zobowiązani do uzyskania w TDT świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, który będzie wymagany przy ich rejestracji w Polsce. W prowadzonych przez przedsiębiorców stacjach kontroli pojazdów będą przeprowadzane przez zatrudnianych w tych stacjach uprawnionych diagnostów badania pojazdów sprowadzonych spoza UE (z wyjątkiem ciągników rolniczych) przez podmioty zajmujące się ich importem na potrzeby uzyskania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, które będzie wymagane przy ich rejestracji w Polsce.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa	Przedmiotowa regulacja wpłynie na obywateli, którzy zamierzają importować na						

	domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	użytek własny pojazdy spoza UE. Ponadto, projekt wpłynie na wzrost zatrudnienia z uwagi na konieczne zwiększenie zasobów kadrowych w TDT i MI w związku z nałożeniem nowych zadań. Dodatkowo regulacja może wpłynąć na wzrost zatrudnienia uprawnionych diagnostów w stacjach kontroli pojazdów. Brak wpływu regulacji na osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.
	Uprawnieni diagności	Uczestniczenie w procesie dopuszczania do ruchu drogowego w Polsce, w szczególności pojazdów sprowadzanych z krajów trzecich poprzez wydawanie niezbędnych do rejestracji takich pojazdów świadectw krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Koszty po stronie podmiotów zajmujących się importem używanych ciągników rolniczych spoza UE czy też właścicieli takich pojazdów przed ich rejestracją w Polsce: Na podstawie danych pozyskanych z CEP z lat 2021–2023 w Polsce rejestrowanych jest rocznie średnio 1357 ciągników rolniczych z krajów trzecich. Projektowana ustawa przyjmuje, iż każdy ciągnik rolniczy sprowadzany spoza UE będzie traktowany jako nowy pojazd podlegający obecnie już obowiązującej w Polsce procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydawanego dla nowego pojazdu. Maksymalna opłata za uzyskanie w TDT świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla nowego pojazdu wynosi do 800 zł (aktualnie obowiązujący art. 69 ust. 2 pkt 9 ustawy homologacyjnej). W ramach tej procedury konieczne jest przeprowadzenie badań w służbie technicznej – stawki opłat za takie badania nie są jednak regulowane przepisami prawa – mają charakter rynkowy. Trudna do oszacowania jest liczba ciągników rolniczych sprowadzonych spoza UE do RP, które uzyskają świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu wydawanego przez Dyrektora TDT, z uwagi na to, iż takie ciągniki rolnicze w większości przypadków nie spełniają obowiązujących wymogów w zakresie emisji czy też innych istotnych wymogów gwarantujących bezpieczne użytkowanie tych pojazdów. Należy zauważyć, iż z uwagi na zaostrzenie procedury dopuszczania tego rodzaju pojazdów z kraju trzecich szacuje się, że nastąpi znaczny spadek liczby sprowadzonych do Polski ciągników rolniczych z krajów trzecich. W związku z tym przyjęto, że liczba złożonych wniosków do TDT o wydanie świadectwa w pierwszym roku (2026) wyniesie 20% wskazanej powyżej liczby rejestrowanych średnio corocznie ciągników rolniczych w latach 2021-2023 tj. 270 wniosków x 800 zł = 216 000 zł. W kolejnych latach zakładamy, iż liczba ta będzie znacznie spadać nawet do 50% tj. 135 x 800 zł = 108 000 zł. Koszty po stronie podmiotów zajmujących się importem używanych pojazdów spoza UE czy też osób fizycznych sprowadzających takie pojazdy na użytek własny (z wyłączeniem

	ciągników rolniczych): Jak powyżej wskazano całkowity maksymalny koszt przejścia procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem na etapie stacji kontroli pojazdów wyniesie do ok. 1000 zł. Przyjmując średnią liczbę zarejestrowanych pojazdów spoza UE (dane z PZPM z 2021–2023) wynoszącą 87 600 i przyjętą 3% liczbę pojazdów, która może nie uzyskać świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem (analogicznie jak ma to miejsce aktualnie w zakresie negatywnych wyników badania technicznego pojazdu zgodnie z informacją z TDT) 84 972 pojazdów powinno uzyskać takie świadectwo, zatem w pierwszym roku obowiązywania podmioty sprowadzające te pojazdy czy też właściciele tych pojazdów poniosą koszty w wysokości: 1000 zł x 84 972 = 84 972 000 zł. W kolejnych latach założono spadek liczby pojazdów o 40%, zatem koszty wyniosą: 87 600 – 40% = 52 560 pojazdy x 1000 zł = 52 560 000 zł. W przypadku pojazdów sprowadzonych spoza UE na etapie uzyskiwania ww. świadectwa może dojść do konieczności zgłoszenia się do służby technicznej celem przeprowadzania badań. Przyjmując, iż 30% pojazdów sprowadzonych spoza UE będzie musiało przejść badanie w służbie technicznej w zakresie poziomu emisji, tj. 87600 – 30% = 26 280, a koszt badań wyniesie do ok. 18 000 zł (jak wskazano powyżej) to w pierwszym roku obowiązywania 26 280 pojazdów x 18 000 zł = 473 040 000 zł. W kolejnych latach, biorąc pod uwagę spadek liczby pojazdów podlegających procedurze o 40%, tj. 52 560 pojazdów i przyjmując, iż 30% z tych pojazdów będzie musiało przejść badanie w służbie, przy ww. koszcie badania, przyjmuje się koszty po stronie podmiotów/osób fizycznych sprowadzających te pojazdy: 15 768 pojazdów x 18 000 zł = 283 824 000 zł. Łącznie: 1 rok obowiązywania przepisów: 84 972 000 (etap skp) + 473 040 000 (etap w służbie technicznej) = 558 012 000 zł. Kolejne lata obowiązywania przepisów: 52 560 000 (etap skp) + 283 824 000 (etap w służbie technicznej) = 336 384 000 zł.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …	☒ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: …

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz: Założeniem zharmonizowanej na poziomie UE procedury homologacji typu jest, aby na terytorium UE dopuszczane były do ruchu drogowego pojazdy spełniające wymogi tej procedury albo procedur równoważnych. Zatem objęcie procedurą równoważną, tj. procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu pojazdów sprowadzonych spoza UE, pomimo iż skutkuje koniecznością uzyskania dla nich nowych dokumentów, realizuje nałożone na poszczególne kraje członkowskie cele UE w zakresie zapewnienia, w najwyższym możliwym stopniu, bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony zdrowia i środowiska.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt ustawy ma wpływ na rynek pracy – na uprawnionych diagnostów nałożone zostaną nowe obowiązki związane z procesem dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego spoza UE, a tym samym zajdzie konieczność ich przeszkolenia w tym zakresie.

Zatrudnienie związane z projektem:

- rozpatrywanie skarg w przypadku negatywnego rozstrzygnięcie przez uprawnionego diagnostę wniosku o wydanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – w pierwszym roku – 8 osób, w kolejnych latach zapotrzebowanie w ramach tej procedury – docelowo **5 pracowników TDT,**
- zadania w zakresie szkoleń i egzaminów diagnostów uzupełniających uprawnienia w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – **7 pracowników TDT**,
- uznawanie krajowych świadectw indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanych przez inny kraj UE – **2 pracowników TDT**,
- zadania w obszarze nadzoru rynku – **w pierwszym roku 14 pracowników TDT, w drugim roku 54, w trzecim 75, a w latach kolejnych 124.**
- w związku z koniecznością realizacji nowych zadań w MI w ramach pełnionej funkcji związanych z nadzorem rynku konieczne będzie zwiększenie zatrudnienia w MI docelowo o 6 osób.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne: …	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒zdrowie

Omówienie wpływu	Określenie jasnych i precyzyjnych procedur dopuszczania w Polsce pojazdów spoza UE, jak również pojazdów z UE, w tym objętych krajowymi indywidualnymi dopuszczeniami wydanymi przez organy innych krajów członkowskich UE ma istotne znaczenie dla zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska pojazdów nieobjętych zharmonizowaną na poziomie UE procedurą homologacji typu, co pozytywnie wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa na drogach i na ochronę środowiska.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje 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.,
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.

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

Głównym celem projektowanej ustawy jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach zapewnienia zgodności z unijnymi przepisami homologacyjnymi konieczne jest ograniczenie sprowadzania do Polski pojazdów z krajów trzecich, które nie podlegają zharmonizowanej na poziomie UE procedurze homologacji i często nie spełniają wymaganych w UE poziomów bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Niezbędne jest również ustanowienie systemu nadzoru rynku nad wprowadzanymi do obrotu pojazdami, przedmiotami wyposażenia lub części.

Jako miernik efektów projektu przyjęta zostanie zatem liczba świadectw krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanych w oparciu o wprowadzoną w projekcie nową procedurę czy też liczba wydanych decyzji w ramach prowadzonych przez Dyrektora TDT postępowań administracyjnych związanych z nakładaniem administracyjnych kar pieniężnych, jak również ocena wysokości wskaźnika opłaty pobieranej w ramach systemu nadzoru rynku – czas realizacji ewaluacji 3 lata.

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

Brak.