

**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](mailto:Olga.Tworek@mi.gov.pl)

Agnieszka Rajska-Stasiak, główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 49,

e-mail: [Agnieszka.Rajska-Stasiak@mi.gov.pl](mailto:Agnieszka.Rajska-Stasiak@mi.gov.pl)

**Data sporządzenia:** 23.06.2026

**Źródło:**

Prawo UE

- 1) rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L 171 z 29.06.2007, str. 1, Dz. Urz. UE L 199 z 28.07.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 158 z 16.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 142 z 01.06.2012, str. 16 oraz Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1);
- 2) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 52, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 47 z 18.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 198 z 25.07.2019, str. 202);
- 3) 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, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15, Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42 oraz Dz. Urz. UE L 2024/2838 z 07.11.2024);
- 4) 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, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106, Dz. Urz.

UE L 381 z 13.11.2020, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 2024/2838 z 07.11.2024);

- 5) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomego dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz. Urz. UE L 158 z 27.05.2014, str. 131, Dz. Urz. UE L 239 z 19.09.2017, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 138 z 24.05.2019, str. 70);
- 6) 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, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 304 z 24.11.2022, str. 103, Dz. Urz. UE L 92 z 30.03.2023, str. 30, Dz. Urz. UE 2024/1257 z 08.05.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1610 z 06.06.2024);
- 7) 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, Dz. Urz. UE L 191 z 28.07.2023, str. 1, Dz. Urz. UE L 2024/1252 z 03.05.2024 oraz Dz. Urz. UE L 2024/90589 z 01.10.2024);
- 8) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i

Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 11, Dz. Urz. UE L 292 z 16.08.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 409 z 17.11.2021, str. 1, Dz. Urz. UE L 107 z 06.04.2022, str. 18, Dz. Urz. UE L 213 z 16.08.2022, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 2023/2590 z 22.11.2023);

- 9) rozporządzenie wykonawcze 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, Dz. Urz. UE L 68 z 03.03.2022, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 2024/1061 z 11.04.2024);
- 10) rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/163 z dnia 7 lutego 2022 r. ustanawiające przepisy dotyczące stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów funkcjonalnych dotyczących nadzoru rynku w zakresie pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 27 z 08.02.2022, str. 1);
- 11) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie Komisji (UE)

## 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, z późn. zm.), zwanej dalej: „PRD”, zasad dopuszczenia do ruchu drogowego w Polsce pojazdów sprowadzanych z Unii Europejskiej (UE) oraz spoza UE w kontekście regulacji wynikających z prawa UE w obszarze homologacji, tj.:

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 ówczesnie 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 legalizowała 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.

Zawarte w projekcie brzmienie przepisu krajowego umożliwiającego dalszą eksploatację na terytorium RP ciągników rolniczych sprowadzonych do Polski spoza UE i zarejestrowanych bez wymaganych dokumentów homologacyjnych jest wynikiem również konsultacji tego przepisu z KE pod kątem wypracowania akceptowalnego przez KE rozwiązania – które będzie uznane za niesprzeczne z wiążącymi Polskę przepisami unijnymi, i jednocześnie pozwoli na jednoznaczne uregulowanie sytuacji prawnej ww. pojazdów i w jak największym stopniu uwzględni oczekiwania rolników w zakresie możliwości dalszego używania tych pojazdów bez dodatkowych obciążeń i kosztów.

W projekcie doprecyzowano kwestie związane z rejestracją w Polsce:

- używanych pojazdów wykorzystywanych w państwach członkowskich UE, ale niepodlegających tam obowiązkowi rejestracji,
- 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 administracyjnych kar pienięż-

nych, które będą mogły zostać zastosowane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) jako organ 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, urządzenia transportu osobistego, rowery i wózki rowerowe z pomocniczym napędem elektrycznym, 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 (UC113 – 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 zawierał również regulacje dotyczące sektorowych sankcji administracyjnych, które 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 równoległe procedowanie 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 na 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, w tym 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 ustawowego mechanizmu waloryzacji wysokości opłaty za wydanie poświadczenia zgod-

ności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisane-  
go do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz za przeprowadzenie badania  
technicznego pojazdu;

- d) wprowadzenia obowiązku rejestracji pojazdu zarejestrowanego w państwie trzecim w terminie 30 dni od  
dnia złożenia przez właściciela pojazdu wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt cza-  
sowy albo wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosku o zezwolenie  
na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej;
- e) wymagań związanych z wyrejestrowaniem pojazdu w związku z jego kradzieżą oraz wycofaniem pojaz-  
du z obrotu;
- f) informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra wła-  
ściwego 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 prze-  
pisów 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 – zgodnie z dodatkiem 2 częścią 1 załącznika II do rozporządzenia  
2018/858;
  - 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 człon-  
kowskim UE do chwili złożenia wniosku o uzyskanie krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu  
nie upłynęło więcej niż 12 miesięcy albo pojazdy, które posiadają przebieg nie większy niż 10 000 km, jeśli ist-  
nieje możliwość odczytania przebiegu w pojeździe, 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 ro-  
zumieniu 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 od-  
powiednich 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. Procedurą objęto też pozostałe pojazdy objęte rozporządzeniem 167/2013, tj. przyczepy oraz wymienne urządzenia ciągnięte, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b i c rozporządzenia 167/2013.

Świadectwa indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu dla m.in. 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 (jak również przyczepami i wymiennymi urządzeniami ciągniętymi, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b i c rozporządzenia 167/2013) 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 jak wskazano powyżej, 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 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 posiadającego zaświadczenie kwalifikacyjne wydane przez Dyrektora TDT, zatrudnionego przez przedsiębiorcę wykonującego działalność gospodarczą w zakresie odpowiednio okręgowej lub podstawowej stacji kontroli pojazdów i posiadającego uprawnienie Dyrektora TDT do realizacji tej procedury w jego stacji przez zatrudnionego w niej diagnostę. Realizacja procedury przez uprawnionego diagnostę w określonej stacji kontroli pojazdów ma charakter fakultatywny, tj. zarówno ww. zaświadczenie kwalifikacyjne, jak i uprawnienie są wydawane przez Dyrektora TDT na wniosek odpowiednio zainteresowanego diagnosty i przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów, po spełnieniu określonych przepisami wymagań.

Ustawa wprowadza przepisy dotyczące konieczności ukończenia przez uprawnionego diagnostę szkolenia specjalistycznego z zakresu tej procedury, które będzie przeprowadzone przez Dyrektora TDT albo upoważnione przez Dyrektora TDT jednostki, jak również poddania się egzaminowi kwalifikacyjnemu w tym zakresie. Z kolei przedsiębiorca wnioskujący o uzyskanie uprawnienia powinien być m.in. wpisany do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 83a ust. 1 PRD, posiadać ważne poświadczenie

zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań, oraz zatrudnić co najmniej jednego uprawnionego diagnostę posiadającego zaświadczenie kwalifikacyjne Dyrektora TDT.

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 do określonych pojazdów, 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 sprowadzonych spoza UE 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.

Następnie, uprawniony diagnosta przeprowadzi badanie pojazdu pod kątem spełnienia wymogów ustanowionych dla tej procedury w akcie wykonawczym (tj. w ramach nowego modułu wskazanego w nowo wydany 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 dla tej procedury 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 quasi 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 na zaświadczenie uprawnionego diagnostę o braku spełnienia wymagań do wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Dyrektor TDT będzie również sprawował nadzór nad przeprowadzaniem procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Projekt ustawy przewiduje dodatkowe przepisy epizodyczne w zakresie szkoleń i egzaminów dla uprawnionych diagnostów:

- diagnosta, który uzyskał uprawnienie do wykonywania badań technicznych przed dniem wejścia w życie ustawy, a zamierza uzyskać zaświadczenie kwalifikacyjne Dyrektora TDT, jest obowiązany ukończyć ww. szkolenie oraz zdać egzamin kwalifikacyjny,
- w przypadku diagnosty posiadającego uprawnienie do wykonywania badań technicznych i zatrudnionego przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie ustawy w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy za równoznaczne z ukończeniem ww. szkolenia i zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego, uważa się odbycie jednodniowego szkolenia w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem prowadzonego przez 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. 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) 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 konieczne będzie uzyskanie uznania Dyrektora TDT 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 rozporządze-

nia 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 sprowadzeniem 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 wymaganiami technicznymi;
- 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, jeżeli jest to niezbędne w ramach prowadzonego na podstawie ustawy postępowania;
- pozyskiwania w toku kontroli próbek pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części w celu poddania ich badaniom na potrzeby wykrycia niezgodności z wymaganiami technicznymi lub stwarzania poważnego ryzyka;
- 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,
  - 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,
  - brak działań w zakresie interfejsu online,
  - dokonywanie ingerencji w pojazd lub jego przedmioty wyposażenia i części w określonym przepisami zakresie.

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)) i dostawców usług społeczeństwa informacyjnego (podmioty, o których mowa art. 3 pkt 14 rozporządzenia 2019/1020) w zakresie działań podejmowanych w ramach inter-

fejsu online np. braku usunięcia z interfejsu online treści odnoszących się do pojazdu, przedmiotu wyposażenia i części, wobec których stwierdzono niezgodność z wymaganiami technicznymi lub poważne ryzyko.

W określonych przypadkach wynikających z rozporządzenia 2018/858, kara będzie również nakładana na podmioty niezależne zdefiniowane w art. 3 pkt 45 tego rozporządzenia.

Obecnie wymagane jest uzyskanie przez instalatora krajowego świadectwa dla montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem i wpisanie adnotacji o zamontowanej instalacji do dowodu rejestracyjnego – na podstawie wyciągu z takiego świadectwa.

Mimo zakazu montowania dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu bez wymaganego świadectwa homologacji zdarzają się próby obchodzenia tych przepisów. Instalacje są montowane przez podmioty, które nie posiadają homologacji, albo na pojazdach w których nie ma możliwości zamontowania takich instalacji. Dlatego też wprowadzenie wyraźnego zakazu wydaje się celowe w kontekście bezpieczeństwa pojazdów z tego rodzaju instalacją.

W projekcie wprowadzono zatem generalny zakaz montażu instalacji bez wymaganego świadectwa oraz określono wysokość administracyjnej kary pieniężnej, której podlegał będzie podmiot dokonujący takiego montażu.

W związku z powierzeniem Dyrektorowi TDT funkcji nadzoru rynku w zakresie spełniania przez rowery i wózki rowerowe z dodatkowym napędem elektrycznym, hulajnogi elektryczne oraz urządzenia transportu osobistego warunków technicznych określonych w przepisach wydawanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w projekcie wprowadzono również zakaz wprowadzania do obrotu takich pojazdów, które nie spełniają warunków technicznych, jak również określono wysokość administracyjnej kary pieniężnej z tytułu wprowadzenia do obrotu tych pojazdów niezgodnie z tymi warunkami.

W projekcie wprowadzona została możliwość wzięcia pod uwagę określonych okoliczności danej sprawy w ramach ustalenia wysokości takiej kary, np. stopień, okoliczności i okres naruszenia obowiązków, 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 – spaliny).

Zamierzeniem procedowanych zmian jest takie opracowanie systemu sankcji, by zrealizować podstawowy cel wskazany rozporządzeniami UE – aby były to kary skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające (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 administracyjnych 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 z 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 obrotu lub użytkowania, które będą stanowiły podstawę do wyrejestrowania pojazdu z mocy ustawy;
- 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. Sprawa przekazywania przez producenta pojazdów wystawianych w postaci elektronicznej świadectw zgodności oraz oświadczeń zawierających dane i informacje o pojeździe, niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu będzie dotyczyła 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 kategorii pojazdów wprowadzono fakultatywność w zakresie wystawiania w postaci elektronicznej ww. dokumentów i przekazywania ich do ewidencji, w zależności od możliwości technicznych producentów.

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 sprowadzenie takich pojazdów do Polski poprzez ustano-

wienie 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 wymagań technicznych, 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 ukróćą nielegalne procedury, 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 przyspieszenia 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 podlegających 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) wymagań związanych z wyrejestrowaniem pojazdu w związku z jego kradzieżą – wyeliminowanie potencjalnej możliwości nadużyć poprzez wprowadzenie obowiązku weryfikacji czy w systemie centralnej ewidencji pojazdów znajduje się informacja o kradzieży tego 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 dni od dnia złożenia przez właściciela pojazdu wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt czasowy albo wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosku o zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej;

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.

W związku z uwagą Ministra Finansów wprowadzono zmianę do projektowanego pkt 10 w art. 72 ust. 1 PRD, który dotyczy dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu samochodowego tj. dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju albo dokumentu potwierdzającego brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju albo zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy. Celem wprowadzonej zmiany jest wyeliminowanie występującego zjawiska unikania przez nieuczciwe podmioty obowiązku zapłaty podatku akcyzowego w przypadku rejestracji sprowadzanych do Polski samochodów typu pick-up jako ciężarowe z wnioskowanym podrodzajem „skrzynia” albo „pick-up”. Samochody typu pick-up w zależności od parametrów technicznych mogą być bowiem traktowane na gruncie przepisów ustawy o podatku akcyzowym jako samochody ciężarowe albo osobowe. W konsekwencji brak w obecnie obowiązującym art. 72 ust. 1 pkt 6a ustawy - Prawo o ruchu drogowym podrodzaju pojazdu ciężarowego „skrzynia” oraz „pick-up” jest wykorzystywany przez nieuczciwe podmioty do rejestrowania tego typu samochodów jako ciężarowe z omijaniem obowiązku zapłaty podatku akcyzowego.

Projekt zakłada wprowadzenie ustawowego mechanizmu cyklicznej (co 3 lata) waloryzacji wysokości opłaty za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisane do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz przeprowadzenie badania technicznego uzależnionej od obiektywnego, niezależnego od systemu badań technicznych wskaźnika tj. wskaźnika towarów i usług konsumpcyjnych, którego wysokość jest ogłaszana komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”. Przeprowadzanie badań technicznych pojazdów jest usługą, więc wydaje się, że jest to odpowiedni wskaźnik.

Minister właściwy do spraw transportu będzie ogłaszał w drodze obwieszczenia, co 3 lata, najpóźniej do dnia 31 października, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, wysokość zwaloryzowanych opłat, które będą

obowiązywały od dnia 1 stycznia roku następnego.

Wprowadzenie mechanizmu waloryzacji wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów wpłynie pozytywnie na zwiększenie dochodów przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

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 dozorcze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194) poprzez wskazanie, że ustawa ta służy stosowaniu rozporządzenia 2019/1020.

Wprowadzono też zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, 1676, 1843 i 1795) w kontekście współdziałania Inspekcji Transportu Drogowego z Dyrektorem TDT w ramach kontroli dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem, oraz fizycznej kontroli przewożonego ładunku zgodnie z art. 129da PRD.

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 2026 r. poz. 412 i 414).

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 od-

biegają 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 zgodności 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 M1, N1, N2 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, zwanym dalej „systemem ICSMS”) 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 Dyрекcją Celną w zakresie ustalania technicznych profili ryzyka. KBA wdrożył również własne interfejsy informatyczne zintegrowane z systemem ICSMS i systemem szybkiej wymiany informacji, o którym mowa w art. 20 ust. 4 rozporządzenia 2019/1020, zwanym dalej „systemem Safety Gate”, 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 Pesticydów Departamentu Rolnictwa. System ICSMS obsługuje organ normalizacyjny NSAI, natomiast system Safety Gate – 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 monitorowane 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 Portugalii 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 (przeгляд 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 CEP dotyczących rejestracji pojazdów sprowadzanych z krajów trzecich w 2025 r.)	129 600	Źródło danych CEP – liczba pojazdów spoza UE zarejestrowanych w Polsce w 2025 r.	Bezpośrednie – nałożenie obowiązku uzyskania, przed złożeniem wniosku o rejestrację w Polsce, odpowiedniego świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu.
Producenci pojazdów			Bezpośrednie – regulacje doprecyzowujące zasady działania w obszarze nadzoru rynku realizowanego przez TDT, zasady współpracy w zakresie akcji serwisowych, doprecyzowujące niektóre kwestie administracyjne, doregulowanie współpracy z celnikami oraz współpracy z KE i innymi organami nadzoru rynku krajowymi oraz państw członkowskich UE.
Producenci przedmiotów wyposażenia i części	1000-1100	Źródło danych – dane własne SDCM z 2024-2025 – rynek producentów części w Polsce	Bezpośrednie – regulacje doprecyzowujące zasady działania w obszarze nadzoru rynku realizowanego przez TDT, zasady współpracy w zakresie akcji serwisowych, doprecyzowujące niektóre kwestie administracyjne, doregulowanie współpracy z celnikami oraz współpracy z KE i innymi organami nadzoru rynku krajowymi oraz Państw członkowskich UE.

Uprawnieni diagności	ok. 12 000 (brak jednoznacznych danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów)	Szacunkowe dane udostępnione przez TDT	Bezpośrednie – zainteresowany diagnosta będzie mógł wystąpić z wnioskiem o uzyskanie zaświadczenia kwalifikacyjnego Dyrektora TDT do wykonania nowego zadania polegającego na realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, w ramach której diagnosta będzie dokonywał weryfikacji dokumentów, przeprowadzał fizyczne badanie pojazdu oraz wydawał finalny dokument niezbędny do rejestracji takiego pojazdu – świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.
Właściciele pojazdów zarejestrowanych (status pojazdu – zarejestrowany)	ok. 32 mln	Źródło danych – CEP (stan na luty 2026 r.)	Bezpośrednie przez zmiany w zakresie wysokości opłaty za przeprowadzone badanie techniczne w kolejnych latach zgodnie z mechanizmem waloryzacji.
Obywatele	ok. 37 281 mln	Główny Urząd Statystyczny (stan na 31 marca 2026 r.)	Ponoszone przez właściciela pojazdu koszty wpływają na budżet domowy.
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5412	Dyrektor TDT (stan na dzień 30 kwietnia 2026 r.) na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych	Bezpośrednie – zainteresowani przedsiębiorcy będą mogli wystąpić do Dyrektora TDT o uzyskanie uprawnienia w ramach którego zatrudnieni przez nich uprawnieni diagności posiadający zaświadczenie kwalifikacyjne będą wykonywać nowe zadania związane z procesem dopuszcze-

			<p>nia pojazdów spoza UE w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego pojazdem nowym.</p> <p>Bezpośrednie – przez zmiany w zakresie wysokości opłaty za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów w kolejnych latach zgodnie z mechanizmem waloryzacji.</p>
Samorządowe organy rejestrujące pojazdy	380  1	Powiaty w podziale administracyjnym kraju  Wojewoda Mazowiecki	<p>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.</p> <p>Współdziałanie z Dyrektorem TDT w zakresie realizacji zadań w obszarze nadzoru rynku – co do zasady Dyrektor TDT będzie realizował swoje zadania (np. w przypadku zgłoszeń z rynku o niezgodności pojazdu albo ko-</p>

			<p>nieczności przeprowadzenia akcji serwisowej) na podstawie danych o pojeździe zawartych w CEP, dopiero w momencie braku tych danych w ewidencji, może zaistnieć potrzeba wyjaśnienia sprawy z organem, który dokonał rejestracji tego pojazdu i wprowadzał informacje o pojeździe do CEP na podstawie przedłożonej dokumentacji w ramach wniosku o rejestrację. Zatem nie powinno to wpływać w znaczącym stopniu na zwiększenie obciążenia tych organów, a tym samym na obciążenie ich budżetu. Obecnie już Dyrektor TDT w ramach swoich kompetencji jako organ nadzoru rynku kontaktuje się z organami rejestrującymi w opisanych powyżej sprawach. Należy wspomnieć, że organy rejestrujące również występują z zapytaniami do Dyrektora TDT celem weryfikacji dokumentów przedstawionych do rejestracji czy też pozyskania innych informacji niezbędnych w ramach prowadzonych przez nich postępowań administracyjnych związanych z rejestracją pojazdu.</p>
Służby techniczne	11	<p>Wykaz służb technicznych i zakres ich wyznaczenia Dyrektor TDT publikuje i aktualizuje niezwłocznie na stronie podmiotowej TDT:</p> <p><a href="https://www.tdt.gov.pl/dzialalnosc/homologacja-opis/wykaz-sluzb-">https://www.tdt.gov.pl/dzialalnosc/homologacja-opis/wykaz-sluzb-</a></p>	<p>Bezpośrednie – wykonywanie badań w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego pojazdem nowym.</p>

		<a href="#">technicznych/</a>	
TDT	1	ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1194)	<p>Bezpośrednie:</p> <p>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,</p> <p>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 pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, wykonywania badań czy nakładania administracyjnych kar pieniężnych.</p> <p>Bezpośrednie przez wprowadzenie cyklicznej waloryzacji wysokości opłaty za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.</p>

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. <b>izby administracji skarbowej</b> (16) 2. <b>urzędy skarbowe</b> (400) 3. <b>urzędy celno-skarbowe</b> (wraz z oddziałami celnymi)	16 400 16 urzędów, 133 oddziały	Struktura Krajowej Administracji Skarbowej:  <a href="https://www.gov.pl/web/kas/struktura-kas">https://www.gov.pl/web/kas/struktura-kas</a>	Dyrektor TDT będzie współpracować z organami Krajowej Administracji Skarbowej, jednostkami organizacyjnymi Krajowej Administracji Skarbowej oraz funkcjonariuszami Służby Celno-Skarbowej w zakresie:  a) kontroli produktów wprowadzonych do obrotu w PL poprzez przeprowadzanie wspólnych kontroli,  b) współpracy w ramach rozdziału VII rozporządzenia 2019/1020,  c) współpracy przy typowaniu do kontroli na granicy produktów stwarzających poważne ryzyko,  d) prowadzonych postępowań egzekucyjnych w administracji.
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

			<p>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. Nr 5, poz. 40 i 44).</p> <p>Możliwość zawierania z Dyrektorem TDT porozumień dotyczących przekazania do użytkowania przyrządów do określania prędkości i mocy pojazdów.</p>
Straż Graniczna	1	ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2025 r. poz. 914)	<p>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. Nr 5, poz. 40 i 44).</p>
Straże gminne (miejskie)	444	Dane ze strony Unii Metropolii Polskich z listopada 2024 r.	<p>Przyznanie straży gminnej (miejskiej) uprawnienia do używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do określania prędkości i mocy</p>

			pojazdu oraz możliwości zawierania z Dyrektorem TDT porozumień dotyczących przekazania do użytkowania takich pojazdów.
Ośrodki Szkolenia Diagnostów (OSD)	Brak danych	Brak danych	Bezpośrednie – wprowadzenie konieczności spełnienia warunków lokalowych, wyposażenia oraz kadry, jak również wpisu do wykazu prowadzonego dla tych ośrodków. Konieczność zatrudniania wykładowców spełniających określone przepisami prawa wymagania.
Minister właściwy do spraw informatyzacji – administrator danych i informacji gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów	1	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.)	Projekt ustawy wprowadza regulacje, które wymagają dostosowania systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów do obsługi nowych procesów i rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w tej ewidencji.

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

Projekt ustawy 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 Rzecznawców
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 wyniósł 30 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt ustawy do konsultacji publicznych/opiniowania. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostały 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 2027	1 2028	2 2029	3 2030	4 2031	5 2032	6 2033	7 2034	8 2035	9 2036	10 2037	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>	<b>130,73</b>	<b>156,98</b>	<b>159,46</b>	<b>166,29</b>	<b>167,79</b>	<b>171,83</b>	<b>175,13</b>	<b>178,92</b>	<b>182,81</b>	<b>186,42</b>	<b>190,99</b>	<b>1867,35</b>
Budżet państwa	0,06	22,79	20,37	20,43	18,41	19,28	19,38	19,92	20,45	20,70	21,65	203,44
JST	0,34	0,51	0,71	1,16	1,19	1,24	1,27	1,31	1,34	1,37	1,42	11,86
TDT	128,27	130,50	133,99	137,58	140,90	143,86	146,85	149,90	153,04	156,22	159,59	1580,70
NFZ	0,39	0,60	0,84	1,35	1,39	1,42	1,46	1,49	1,52	1,55	1,58	13,59
FUS	1,56	2,39	3,30	5,35	5,48	5,59	5,72	5,84	5,98	6,09	6,24	53,54
FP	0,04	0,08	0,10	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,20	0,21	1,73
FS	0,07	0,11	0,15	0,25	0,25	0,26	0,26	0,27	0,28	0,29	0,30	2,49
<b>Wydatki ogółem</b>	<b>49,70</b>	<b>82,35</b>	<b>82,87</b>	<b>92,61</b>	<b>90,56</b>	<b>93,96</b>	<b>95,21</b>	<b>97,03</b>	<b>99,91</b>	<b>100,16</b>	<b>103,87</b>	<b>988,23</b>
Budżet państwa	0,54	0,81	0,81	0,83	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	8,13
Budżet państwa	-0,54	-0,81	-0,81	-0,83	-0,85	-0,85	-0,85	-0,85	-0,85	-0,85	-0,85	-8,13
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	49,70	82,35	82,87	92,61	90,56	93,96	95,21	97,03	99,91	100,16	103,87	988,23
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
FS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

<b>Saldo ogółem</b>	<b>81,03</b>	<b>74,63</b>	<b>76,59</b>	<b>73,68</b>	<b>77,23</b>	<b>77,87</b>	<b>79,92</b>	<b>81,89</b>	<b>82,90</b>	<b>86,26</b>	<b>87,12</b>	<b>879,12</b>
Budżet państwa	0,06	22,79	20,37	20,43	18,41	19,28	19,38	19,92	20,45	20,70	21,65	203,44
JST	0,34	0,51	0,71	1,16	1,19	1,24	1,27	1,31	1,34	1,37	1,42	11,86
TDT	78,57	48,15	51,12	44,97	50,34	49,90	51,64	52,87	53,13	56,06	55,72	592,47
NFZ	0,39	0,60	0,84	1,35	1,39	1,42	1,46	1,49	1,52	1,55	1,58	13,59
FUS	1,56	2,39	3,30	5,35	5,48	5,59	5,72	5,84	5,98	6,09	6,24	53,54
FP	0,04	0,08	0,10	0,17	0,17	0,18	0,19	0,19	0,20	0,20	0,21	1,73
FS	0,07	0,11	0,15	0,25	0,25	0,26	0,26	0,27	0,28	0,29	0,30	2,49

Źródła finansowania	<p>Szczegółowe informacje poniżej.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ministerstwo Infrastruktury – zwiększenie zatrudnienia w Ministerstwie Infrastruktury docelowo o 3 nowe etaty nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa. Koszty zatrudnienia 3 nowych pracowników zostaną pokryte z części 39 – Transport, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu w ramach przydzielonego limitu środków finansowych na dany rok budżetowy. Planowane zatrudnienie nastąpi w okresie dwóch lat tj. w roku 2027 dwa etaty, a w roku 2028 jeden etat.</li> <li>2. Transportowy Dozór Techniczny – zwiększenie zatrudnienia o 116 etatów – finansowanie z opłat w zakresie nadzoru rynku, rozpatrzenia skargi na negatywne rozstrzygnięcie przez uprawnionego diagnostę wniosku o wydanie świadectwa KIDP, szkoleń i egzaminów kwalifikacyjnych oraz wydawania zaświadczeń w ramach procedury KIDP jak również w zakresie uznania krajowego świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego w innym państwie członkowskim.</li> <li>3. Straż graniczna – brak skutków finansowych.</li> <li>4. Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców – wszystkie zmiany ujęte w projekcie (w tym w zakresie decyzji Dyrektora TDT o wycofaniu pojazdu z obrotu lub użytkowania, krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu niebędącego nowym pojazdem, dodatkowych badań technicznych pojazdu w przypadku braku oświadczenia danych niezbędnych do rejestracji i ewidencji) będą realizowane ze środków Funduszu Celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców w ramach wydatków ujętych w planie finansowym Funduszu – bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel z budżetu państwa.</li> </ol>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p><u>Szacowany maksymalny koszt realizacji dostosowania systemu CEP</u> do obsługi wystawianych w postaci elektronicznej świadectw zgodności obejmującej obsługę krajowej komunikacji w zakresie tych świadectw zgodności, na chwilę obecną, przy zakładanym harmonogramie i etapowej implementacji zmiany, jej koszt po szczegółowej wycenie (w zaokrągleniu) przedstawia się następująco:</p> <p>2026 r. – 3 815 000 zł</p> <p>2027 r. – 912 000 zł.</p> <p>Szacowany koszt pozostałych zmian w ramach CEP objętych projektem ustawy UC95, z za-</p>

strzeżeniem, że na etapie szczegółowego definiowania tych zmian przed ich faktyczną realizacją koszty mogą ulec zmianie:

1. Decyzje Dyrektora TDT o wycofaniu pojazdu z obrotu lub użytkowania:

Szacowany koszt około 1 mln zł – obejmuje odnotowanie informacji o wycofaniu pojazdu z obrotu lub użytkowania przez TDT, o uprawomocnieniu tej decyzji oraz automatycznym wyrejestrowaniu pojazdu z mocy prawa, z uwzględnieniem przekazania do starosty powiadomienia o wyrejestrowaniu.

2. Krajowe dopuszczenie indywidualne pojazdu niebędącego nowym pojazdem:

Szacowany koszt to około 4 mln zł – obejmuje przygotowanie rozwiązania dla stacji kontroli pojazdów umożliwiającego przekazanie informacji o świadectwie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem (z uwzględnieniem możliwości przekazania informacji o rodzaju/podrodzaju/przeznaczeniu pojazdu) albo zaświadczeniu o braku spełnienia wymagań tej procedury.

3. Dodatkowe badanie techniczne pojazdu w przypadku braku oświadczenia danych niezbędnych do rejestracji i ewidencji:

Szacowany koszt to około 6,5 mln zł – obejmuje przekazanie danych o badaniu technicznym pojazdu, dla którego nie wydano oświadczenia łącznie z danymi niezbędnymi do rejestracji pojazdu, w tym dotyczącymi rodzaju/podrodzaju/przeznaczenia pojazdu. Niezależnie wskazany koszt obejmuje również przekazywanie danych o DIP wykonywanym przez stacje kontroli pojazdów – w przypadkach, w których DIP jest przez stacje kontroli pojazdów wydawany.

Szacunkowy koszt dostosowania systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców do zmian wprowadzanych projektowaną ustawą został określony przy założeniu realizacji prac przez zespół liczący ok. 50 osób, reprezentujących ok. 15 profili kompetencyjnych (w tym m.in. administratorów, analityków, architektów, programistów oraz testerów), w okresie 24 miesięcy. Założono przy tym zróżnicowany poziom zaangażowania poszczególnych profili kompetencyjnych w poszczególnych etapach realizacji projektu. Szacunek kosztów uwzględnia liczbę roboczogodzin przypadających na poszczególne role zaangażowane w realizację zmian wynikających z projektu ustawy, a także obejmuje koszty prac analitycznych, projektowych, testowych oraz wdrożeniowych.

Wszystkie zmiany ujęte w projekcie (w tym w zakresie decyzji Dyrektora TDT o wycofaniu pojazdu z obrotu lub użytkowania, krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu niebędącego nowym pojazdem, dodatkowych badań technicznych pojazdu w przypadku braku oświadczenia danych niezbędnych do rejestracji i ewidencji) będą realizowane ze środków Funduszu Celowego – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców w ramach wydatków ujętych w planie finansowym Funduszu – bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel z budżetu państwa.

Wpływ z podatku VAT przekazywanego przez przedsiębiorców wykonujących działalność

gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów od uiszczonych opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów stosownie do podwyższonej wysokości tych opłat (wysokość wpływów z tytułu podatku VAT obliczonego według stawki 23% jest uzależniona od wielkości wskaźników makroekonomicznych). Oszacowane skutki finansowe:

Szacunkowy wpływ z tytułu podatku VAT obliczonego według stawki 23% za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów (w mln): budżet państwa: rok 4 – 96,05, rok 5 – 99,65, rok 6 – 103,39, rok 7 – 107,26, rok 8 – 111,28, rok 9 – 115,46, rok 10 – 119,79, łącznie 752,87.

Wpływ do TDT: rok 4 – 0,018, rok 5 – 0,018, rok 6 – 0,018, rok 7 – 0,018, rok 8 – 0,018, rok 9 – 0,018, rok 10 – 0,018, łącznie 0,20.

Wydatki związane z podniesieniem opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów podmiotów sektora finansów publicznych będą zrealizowane z budżetów własnych tych podmiotów. Jednakże należy zaznaczyć, że wydatki te są trudne do oszacowania, ze względu na brak dostępnych danych dotyczących pojazdów należących do jednostek budżetowych w odniesieniu do ich liczby oraz rodzajów tych pojazdów.

Podstawą dla wykonania obliczeń wysokości opłat za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów był wskaźnik makroekonomiczny „Średnioroczna dynamika cen towarów i usług konsumpcyjnych”, o którym mowa w załączniku do wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw w Tablica 1. Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2025-2030 dla poniższych lat:

- 1) w 2027 r. – 102,5;
- 2) w 2028 r. – 102,4;
- 3) w 2029 r. – 102,4;

Po upływie 3 lat (obowiązywanie od dnia 1 stycznia roku następnego) wysokość opłat za wydanie wymienionego poświadczenia wzrosłaby o 2,43%.

Dane statystyczne:

- 1) 919 poświadczeń wydanych w roku 2023;
- 2) 1026 poświadczeń wydanych w roku 2024;
- 3) 1956 poświadczeń wydanych w roku 2025,

Zakłada się, że około 900 poświadczeń zostanie wydanych w 2026 r. (w zależności od sytuacji na rynku stacji kontroli pojazdów).

W przypadku wydania przez Dyrektora TDT 1100 poświadczeń rocznie od 4 roku funkcjonowania przepisów, przy wzroście opłaty od obecnie obowiązującej wynoszącej 700 zł, Dyrektor TDT odnotuje wzrost dochodu o 18 711 zł.

Do szacunków dotyczących wpływów z tytułu podatku VAT obliczonego według stawki 23% w odniesieniu do opłat za przeprowadzanie badań technicznych zostały przyjęte takie same założenia jak do wpływu na właścicieli, pojazdów jak również przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, o których mowa w pkt 7 OSR.

Mając na względzie, że przedmiotowy projekt oddziałuje na Policję oraz Straż Graniczną, należy zauważyć, iż w zakresie:

- a) Policji może zająć potrzeba dostosowania ich systemu do systemu Zintegrowanego Archiwum Odpraw i Legitymowań (ZAOiL) – wszelkie ewentualne koszty po stronie ministra właściwego do spraw wewnętrznych zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków tego dysponenta określonego w ustawie budżetowej na dany rok, w tym w ramach limitu wynagrodzeń, bez konieczności wygosparowania dodatkowych środków ponad limit dysponenta,
- b) Straży Granicznej nie przewiduje się skutków finansowych.

Odnosząc się do zmiany ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (informacje z Departamentu Inspekcji Handlowej UOKiK) w art. 3 projektu należy zauważyć, iż realizacja kontroli pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych, o których mowa w nieobowiązującym już art. 70c ustawy – Prawo o ruchu drogowym została powierzona organom Inspekcji Handlowej podległym Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w ustawie z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 1448). W momencie wejścia w życie ww. przepisów Inspekcja Handlowa nie otrzymała z budżetu państwa żadnych środków na prowadzenie kontroli w powyższym zakresie. Działania te były prowadzone wyłącznie z wykorzystaniem posiadanych zasobów własnych, a ich realizacja spowodowała konieczność ograniczenia liczby kontroli w innych obszarach znajdujących się w kompetencjach Inspekcji Handlowej. Zatem nie może być w tym wypadku mowy o wpływie regulacji na obciążenie pracą w Inspekcji Handlowej, tj. na liczbę uwolnionych etatów w wyniku zdjęcia zadania oraz oszczędności finansowe w tym zakresie, gdyż żadne środki na przedmiotowe kontrole nie były przekazane organom Inspekcji Handlowej. Środki przeznaczane na kontrole pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych pochodziły z niezwiększonych budżetów własnych wojewódzkich inspektoratów Inspekcji Handlowej. Ponadto należy zauważyć, że w ostatnich latach Inspekcja Handlowa otrzymała wiele nowych zadań i przygotowywane są kolejne projekty aktów prawnych, w których ma być organem kontroli, bez równoczesnego przekazania środków finansowych na ich realizację.

Uwzględniając powyższe brak jest podstawy, a nadto niemożliwe jest, z operacyjnego punktu widzenia, zmniejszenie budżetów wojewódzkich inspektoratów Inspekcji Handlowej i przekazania jakichkolwiek środków w związku z przejęciem ww. zadań przez Dyrektora TDT.

Zmiana wysokości opłat w art. 69 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia została uzależniona od wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1749 oraz z 2026 r. poz. 26), obowiązującego w dniu rozpoczęcia danej czynności.

Wprowadzenie powyższej zmiany wynika z zapisu pkt 12 dokumentu Ocena Skutków Regulacji do obowiązującej ww. ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia o treści:

*„Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, ewaluacja zostanie zrealizowana po dwóch latach od wprowadzenia przepisów w życie.*

*Celem ewaluacji będzie sprawdzenie, czy wysokość stawki godzinowej na poziomie 3,75% przeciętnego wynagrodzenia nie generuje nadmiernych zysków bądź strat dla TDT oraz obciążeń dla rynku, jak również czy rzeczywiste liczby godzin potrzebnych do przeprowadzenia każdej czynności pokrywają się z szacowanymi liczbami godzin na etapie projektowania tej ustawy.”*

TDT zrealizował stosowne działania mające na celu rozstrzygnięcie kwestii zysków lub strat dla TDT w kontekście wprowadzonej w ustawie stawki godzinowej przy zachowaniu maksymalnych stawek za wydanie dokumentów homologacyjnych na poziomie przewidzianym wcześniej, tj. od 1 stycznia 2014 r., a więc od momentu wskazania Dyrektora TDT jako organ udzielający homologacji.

Ewaluacja została dokonana na podstawie danych zgromadzonych między 1 lipca 2023 r. a 30 czerwca 2025 r. poprzez każdorazowe odnotowanie czasu wymaganego na przeprowadzenie całości postępowania administracyjnego w odniesieniu do działań realizowanych przez Wydział Homologacji Pojazdów w TDT. Ewaluacja objęła następujące grupy czynności:

1. Homologacje cząstkowe
2. Homologacje gazowe
3. Homologacje pojazdu
4. Zezwolenia na dopuszczenie do ruchu pojazdu z końcowej partii produkcji
5. Dopuszczenia indywidualne.

Wyniki tej analizy wskazały jednoznacznie na stratę ponoszoną przez TDT, która w okresie podlegającym ewaluacji wyniosła 3 452 166 zł. Powyższe wynika z faktu, iż tytułem wydania wskazanych dokumentów do TDT wpłynęło 5 250 089 zł, natomiast kwota, która powinna być pobrana na podstawie przemnożenia czasu poświęconego na realizację każdego ze zrealizowanych przez Wydział Homologacji Pojazdów postępowań administracyjnych, wyniosła 8 702 255 zł.

Pozostawienie stawek na niezmienionym poziomie, przy jednoczesnym wprowadzeniu systemu opłaty godzinowej oraz pobieraniu opłaty już po wydaniu dokumentu doprowadziło do

licznych postępowań windykacyjnych, gdyż wydanie dokumentu homologacyjnego przestało być uzależnione od uiszczenia opłaty wraz ze składanym wnioskiem. Aby w przyszłości uniknąć postępowań windykacyjnych w obecnym projekcie zmiany ustawy zostały zaproponowane stałe opłaty tytułem wydania dokumentów homologacyjnych, jak również został nałożony wymóg przedłożenia dowodu uiszczenia opłaty wraz ze złożonym wnioskiem o wydanie konkretnego dokumentu homologacyjnego. Te opłaty wynikać będą z konkretnych stawek procentowych liczonych względem wysokości przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Natomiast niezmieniony został mechanizm pobierania opłat godzinowych stosowany w ramach kontroli zgodności oraz wyznaczaniu służb technicznych. Powyższe zostało uwzględnione w treści art. 69 ustawy homologacyjnej, a skutkiem dla TDT będzie wpływ opłat średniorocznie o 4 621 117,72 zł wyższych niż w roku 2025, przyjmując do porównania taką samą ilość czynności wykonanych w latach następnych. Należy przy tym pamiętać, iż w roku 2025 Dyrektor TDT wydał o ok. 3000 więcej świadectw unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla importerów pojazdów wyprodukowanych spoza UE, w tym w Chinach. Wzrost liczby wydawanych świadectw unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu jest bardzo gwałtowny i wynika z dużego popytu na te pojazdy, które oferowane są w bardzo konkurencyjnym poziomie cenowym w stosunku do innych marek pojazdów. Jednocześnie, w miarę rozpowszechniania się nowych marek pojazdów m.in. z Chin logiczną konsekwencją jest uzyskiwanie przez producentów tych pojazdów świadectw homologacji typu UE pojazdu i na tej podstawie możliwość produkcji nieograniczonej liczby pojazdów należących do danego typu. Z ekonomicznego punktu widzenia taki zabieg jest dla producenta korzystny ekonomicznie, natomiast zredukuje w konsekwencji liczbę pojazdów przeznaczonych do procedury unijnego (lub oczywiście) krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu. W takim przypadku spadek liczby wydawanych świadectw indywidualnego dopuszczenia będzie równie gwałtowny, a w efekcie wpływ do TDT opłat w wyznaczonej wysokości 4 621 117,72 zł nie będzie osiągalny.

Zgodnie z propozycją zmiany w art. 69 ustawy homologacyjnej opłata za przeprowadzenie kontroli zgodności przez służbę techniczną upoważnioną do tej kontroli przez Dyrektora TDT będzie uiszczana w wysokości i terminie określonym na fakturze wystawionej przez tę służbę, a nie jak brzmi obecny przepis – na rachunku wystawionym przez służbę. W ramach konsultacji tego zapisu ze służbami przeprowadzającymi kontrolę zgodności produkcji/montażu wynika, iż służby te niezależnie od obecnego brzmienia art. 69 ust. 4 pkt 2 ustawy homologacyjnej wystawiają faktury za wykonywanie kontroli, zatem nie ma potrzeby wykazania skutków podatkowych tego rozwiązania. Zestawienie projektowanych opłat tytułem czynności homologacyjnych z bieżącymi stawkami maksymalnymi stanowi załącznik do OSR.

Zmiana wysokości w/w opłat biorąc pod uwagę wydawanie w kolejnych latach takiej samej ilości dokumentów spowoduje wpływ do TDT dodatkowych przychodów w wysokości:

- rok 2027 – 2,87 mln zł;
- rok 2028 – 3,39 mln zł;
- rok 2029 – 3,94 mln zł;
- rok 2030 – 4,52 mln zł,
- rok 2031 – 5,00 mln zł;
- rok 2032 – 5,07 mln zł;
- rok 2033 – 5,11 mln zł;
- rok 2034 – 5,15 mln zł;
- rok 2035 – 5,19 mln zł;
- rok 2036 – 5,22 mln zł;
- rok 2037 – 5,37 mln zł.

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 8,7% 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, za czwarty kwartał 2025 r. wynagrodzenie to wynosiło 9197,79 zł, co daje opłatę ok. 800 zł. Przyjęcie stawki w wysokości ok. 800 zł jest uzasadnione dla pokrycia kosztów i wydatków TDT w związku z realizacją tej procedury. Na przestrzeni lat przyjętych do wyliczeń niewielka nadwyżka pozostająca w TDT pokryje wahania z wpływów z opłaty, biorąc pod uwagę przyjęcie do wyliczeń od roku 2028 tą samą liczbę skarg do rozpatrzenia w każdym roku. Nadwyżka ta pokryje ryzyko związane z mniejszą liczbą rozpatrywanych skarg. Biorąc pod uwagę zmniejszenie liczby rozpatrywanych skarg na poziomie 10%, przyjęta do wyliczeń wysokość opłaty w wysokości 800 zł jest minimalna dla pokrycia kosztów i wydatków związanych z realizacją zadań w tym obszarze co zapewni należyty dostęp do usługi dla właścicieli pojazdów.

Z informacji pozyskanych z CEP wynika, że rocznie zostaje sprowadzonych do Polski z krajów trzecich około 129 600 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% przypadków kończy się wydawaniem za-

świadczona z wynikiem negatywnym, przyjęto że w przypadku pojazdów sprowadzonych z krajów trzecich, w 2592 przypadkach (129 600 pojazdów x 2% 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% (jest to jedynie szacunek przy przyjęciu całkowitej liczby pojazdów sprowadzonych do PL w pierwszym roku. Założono, że w 40% przypadkach ze względu na nową procedurę i konieczność przejścia m.in. badań pod kątem emisji, podmioty zrezygnują ze sprowadzania pojazdów spoza UE, gdyż może nie być możliwości zapewnienia równoważności norm emisji, czy też spełnienia innych wymóg w zakresie bezpieczeństwa – a tym samym nie będą chciały ponosić kosztów przejścia procedury, mając świadomość końcowego negatywnego wyniku – w konsekwencji tego nastąpi realizacja celu UE i KE poprzez zmniejszenie sprowadzania do UE, w przedmiotowej sprawie do PL pojazdów spoza UE często niespełniających podstawowych standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska), zatem zmniejszeniu ulegnie również liczba skarg rozpatrywanych przez Dyrektora TDT:

$129\ 600 - 40\% = 77\ 760$  pojazdów sprowadzonych,

$77\ 760 \times 2\% \text{ wynik negatywny} = 1\ 555$  skarg rocznie.

Przyjęta dla pierwszego roku korekta 2% negatywnych decyzji została również wzięta pod uwagę w kolejnych latach co przejawia się zmniejszeniem liczby rozpatrywanych przez TDT skarg, a tym samym zmniejszeniem zatrudnienia w TDT w tym obszarze.

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 2028 pozostałe 3 osoby będą realizować zadania wynikające z art. 68m 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 przyjęć 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 800 zł podczas składania skargi. Przy obliczaniu dochodu z tego tytułu projektodawca oparł się na średniej rocznej liczbie składanych skarg, tj. 2592 sztuk w pierwszym roku funkcjonowania systemu oraz 1555 sztuk w kolejnych latach. Opłata w wysokości 800 zł będzie pokrywała wszelkie koszty i wydatki związane z rozpatrzeniem skargi.

Do wyliczeń dla roku 2027 dla 8 nowych etatów (rok 0) przyjęto koszty i wydatki na poziomie:

- a) wynagrodzenia osobowe 1 172 369,46 zł
- b) pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS) 227 205,20 zł
- c) składki PPK 17 585,54 zł
- d) odpis na ZFŚS 23 545,84 zł
- e) koszty utrzymania stanowisk pracy (czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, usługi pocztowe, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna) 299 057,17 zł.

Łączne koszty i wydatki dla roku 2027 wynoszą 1 739 763,21 zł.

Do wyliczeń dla roku 2028 (pierwszy rok funkcjonowania systemu) dla 5 etatów przyjęto koszty i wydatki na poziomie:

- a) wynagrodzenia osobowe 751 049,18 zł
- b) pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS) 145 553,33 zł
- c) składki PPK 11 265,74 zł
- d) odpis na ZFŚS 14 716,15 zł
- e) koszty utrzymania stanowisk pracy (czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, usługi pocztowe, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna) 155 398,80 zł
- f) obciążenie wyniku finansowego TDT za rok 2027 (wpłata do budżetu państwa) 100 151,04 zł.

Łączne koszty i wydatki dla roku 2028 wynoszą 1 178 134,24 zł.

W latach kolejnych koszty zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji. Zakup wyposażenia stanowisk pracy został ujęty tylko w roku 2027, 2032 i 2037.

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:  
 $2\ 592$  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:  
 $1\ 555$  skarg rocznie /  $224$  dni =  $7$  skarg dziennie.  
 $7$  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 z tytułu podatku VAT obliczonego według stawki 23% 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 2025 r. wynosiło 9197,79 zł, za: przeprowadzenie weryfikacji dokumentów – 9,8% tego wynagrodzenia tj. ok. 900 zł, fizyczne badanie pojazdu – 3,3% tj. ok. 300 zł, wydanie finalnego dokumentu, tj. świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – 3,3% tj. ok. 300 zł. Całkowity koszt przejścia tej procedury na etapie stacji kontroli pojazdów będzie wynosił ok. 1500 zł.

Ustalając koszt procedury brano pod uwagę opłatę i zakres czynności realizowanych w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, która funkcjonuje w TDT, uwzględniając to, że poza kontrolą dokumentów, diagnosta będzie przeprowadzał również fizyczne badanie pojazdu – dlatego też koszt został ustalony na wyższym poziomie niż koszt uzyskania świadectwa w TDT. W ramach swoich czynności TDT dokonuje oceny kompletności dokumentów i weryfikacji ich pod kątem technicznym, przy czym podstawą dla wydania decyzji przez Dyrektora TDT jest sprawozdanie z badań służby technicznej. Działania TDT opierają się zatem na realizacji czynności typowo administracyjnych. W przypadku procedury realizowanej w stacji kontroli pojazdów diagnosta będzie dokonywał nie tylko oceny kompletności dokumentów przedstawionych przez właściciela, czy też wydawał dokument – świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, ale także dokonywał weryfikacji tej dokumentacji i przeprowadzał fizyczne badanie pojazdu. W przypadku weryfikacji dokumentów diagnosta sam będzie dokonywał sprawdzenia różnych przetłumaczonych na język polski dokumentów pochodzących z krajów trzecich, w zakresie emisji pojazdu,

sprawdzenia informacji na nalepce/tabliczce zamocowanej do danego pojazdu, jak również porównywał wymogi emisyjne zawarte w tych dokumentach pod kątem potwierdzenia, że spełniają one rekomendowane wymagania minimalne określone w polskich przepisach. Z tego względu przyjmując, iż zakres czynności diagnosty będzie szerszy, obejmujący weryfikację dokumentów pochodzących z innych krajów np. w zakresie emisji z USA, badanie pojazdu, wydanie dokumentów końcowych, przyjęto, iż opłata ta będzie ustalona dla poszczególnych etapów zrealizowanych przez diagnostę i zwiększona do 1500 zł.

Przyjmując średnią liczbę zarejestrowanych pojazdów spoza UE (dane z CEP za 2025 r.) wynoszącą 129 600 i przyjętą 2% 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) 127 008 pojazdów powinno uzyskać takie świadectwo, zatem właściciele tych pojazdów poniosą opłaty w wysokości  $1500 \text{ zł} \times 127\,008 = 190\,512\,000 \text{ zł}$ . Obliczając od tego podatek VAT obliczany według stawki 23% zakłada się, iż do budżetu państwa przekazane zostanie w pierwszym pełnym roku obowiązywania ustawy (2027) 43 817 760 zł z tytułu ww. podatku VAT.

W kolejnych latach założono spadek liczby pojazdów o 40%, zatem wpływy w tym zakresie ulegną zmniejszeniu:  $129\,600 - 40\% = 77\,760$  pojazdy  $\times 1500 \text{ zł} = 116\,640\,000$  z czego 23% trafi do budżetu państwa, tj. 26 827 200 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 dojść 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. 38 880. 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. 38 880 (30% w ramach całkowitej liczby pojazdów sprowadzonych wynoszącej 129 600), a koszt badań w zależności od zakresu badania wyniesie do ok. 18 000 zł (nie więcej niż 195% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2025 r. wynosiło 9197,79 zł), to w pierwszym pełnym roku obowiązywania (2027):  $38\,880$  pojazdów  $\times 18\,000 \text{ zł} = 699\,840\,000 \text{ zł}$ , z tej kwoty 23% podatku VAT trafi do budżetu państwa w 2027 r., tj. 160 963 200 zł.

W kolejnych latach, biorąc pod uwagę spadek liczby pojazdów podlegających procedurze o 40%, tj. 77 760 pojazdów i przyjmując, iż 30% z tych pojazdów będzie musiało przejść ba-

danie w służbie, przy ww. koszcie badania, przyjmuje się, iż: 23 328 pojazdów x 18 000 zł = 419 904 000 zł, z tej kwoty 23% podatku VAT trafi do budżetu państwa, tj. 96 577 920 zł.

Nie oszacowano skutków przeprowadzenia przez służby techniczne badania w pozostałym zakresie wynikającym z protokołu uprawnionego diagnosty (opłata ok. 5 000 zł) ze względu na to, iż badania te będą miały incydentalny charakter – zasadniczo nie przewiduje się kwestii problematycznych w kontekście realizacji tej nowej procedury z uwagi na fakt, iż zagadnienia realizowane przez uprawnionego diagnostę w toku jej realizacji będą technicznie podobne do kwestii przeprowadzanych przez nich od wielu lat badań technicznych pojazdów, gdzie wobec diagnosty widnieje uprawnienie do posiłkowania się – w tym przypadku – opinią rzeczoznawcy, tak więc nie przewiduje się problemów z realizacją procedury na poziomie diagnosty i konieczności posiłkowania się przez niego dodatkowymi opiniami.

**Powyższe wyliczenia z tytułu podatku VAT obliczonego według stawki 23% nie zostały ujęte w tabeli w pkt 6 w związku ze stanowiskiem Koordynatora Oceny Skutków Regulacji.**

Zadania TDT w zakresie szkoleń i egzaminów kwalifikacyjnych w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem będą realizowane w pierwszym roku funkcjonowania systemu przez 7 osób, a od drugiego roku i w latach kolejnych przedmiotowe zadania realizować będzie 5 osób (odpowiednio 4 osoby w pierwszym roku, docelowo 3 osoby w kolejnych latach – wykładowcy/egzaminatorzy oraz 3 osoby w pierwszym roku, docelowo 2 osoby w kolejnych latach – odpowiedzialne za organizację szkoleń/egzaminów/wystawianie zaświadczeń/prowadzenie wykazu wydanych zaświadczeń). Od roku 2028 pozostałe 2 osoby będą realizować zadania wynikające z art. 68m projektu ustawy, czyli czynności Dyrektora TDT w zakresie nadzoru nad przeprowadzaniem procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Przyjmuje się, że na rynku jest ok. 12 000 uprawnionych diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Szkolenia mają być przeprowadzane przez TDT oraz jednostki upoważnione przez Dyrektora TDT do prowadzenia szkolenia (art. 68h ust. 1), co spowoduje, że każda z tych jednostek może przeszkolić około 1100 diagnostów rocznie (z uwagi na fakultatywny charakter procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem brak jest wiarygodnych źródeł dot. zainteresowania przedmiotowym szkoleniem).

Dodatkowo zakłada się, że w pierwszym roku funkcjonowania systemu zwiększona zostanie liczba szkolonych diagnostów (do 2200 diagnostów) bowiem jak zakłada projekt ustawy, w przypadku diagnosty posiadającego uprawnienie do wykonywania badań technicznych i zatrudnionego przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie ustawy, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy za równoznaczne z ukończeniem szkolenia i zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego, uważa się odbycie jednodniowego szkolenia w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu

niebędącego nowym pojazdem, prowadzonego przez Dyrektora TDT albo jednostkę upoważnioną przez Dyrektora TDT do prowadzenia szkolenia (art. 9 ustawy).

Analiza pracochłonności: 250 dni roboczych – 26 dni urlopu = 224 dni roboczych w roku/osobę.

W pierwszym roku funkcjonowania systemu zakłada się 1 dniowe szkolenia.

$2200 \text{ osób} / 224 \text{ dni} = 10 \text{ osób do przeszkolenia dziennie.}$

Natomiast mając na uwadze szeroki zakres tematyczny prowadzonego szkolenia (nowe metody przeprowadzania dopuszczania pojazdów do ruchu w oparciu o badania porównywalne z badaniami wykonywanymi w ramach homologacji pojazdów) oraz z uwagi na ograniczony czas tego szkolenia (jednodniowy) grupy kursantów nie mogą być większe niż 5 osób. Dodatkowo celem zagwarantowania prawidłowego wdrożenia systemu, a co za tym idzie jak najszybszego przeszkolenia diagnostów, koniecznym jest zwiększenie liczby grup szkolonych kursantów.

Wobec powyższego w pierwszym roku przeprowadzania szkoleń koniecznym będzie zatrudnienie 7 osób (4 wykładowców/3 osoby organizacja szkoleń/zaświadczenia o ukończeniu szkolenia). Natomiast od drugiego roku funkcjonowania systemu szkolenia będą realizowane jako 2 dniowe. Co więcej koniecznym będzie również przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego dla wszystkich kursantów (również przeszkolonych w jednostkach upoważnionych).

Zakładając, że szkolenie będzie trwać 2 dni, zatem w jednym cyklu szkoleń (2 dni) należy przeszkolić około:  $1100 \text{ osób} / 112 - 2 \text{ dniowy kurs} - 10 \text{ osób.}$

W celu właściwego przeszkolenia grupy nie powinny być większe niż 5 osób – czyli należy zorganizować 2 grupy kursantów.

Dodatkowo, po zakończeniu szkolenia kursanci będą zobowiązani do udziału w egzaminie kwalifikacyjnym.

Wobec powyższego od drugiego roku funkcjonowania systemu do przeprowadzania szkoleń oraz egzaminów kwalifikacyjnych koniecznym będzie zatrudnienie 5 osób (3 wykładowców / egzaminatorów oraz 2 osoby do organizacji szkoleń/egzaminów/wydawanie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia/egzaminu).

Zatem w pierwszym roku funkcjonowania systemu (2027) do wyliczeń przyjęto szkolenia jednodniowe, gdzie wysokość opłaty wyniesie ok. 1100 zł (12% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2025 r. wynosiło 9197,79 zł) oraz nie uwzględniono przychodów z przeprowadzania egzaminów.

Dwudniowe szkolenia i egzaminy będą realizowane od roku 2028.

Opłaty za 2–dniowe szkolenie w wysokości ok. 1700 zł/osoba (18,5% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2025 r. wynosiło 9197,79 zł) oraz za przeprowadzenie egzaminu w wysokości ok. 200 zł/osoba (2,2% ww. wynagrodzenia ogłaszanego przez Prezesa GUS, które za czwarty kwartał 2025 r. wynosiło 9197,79 zł) będą pokrywały wszelkie koszty i wydatki związane z prowadzeniem szkoleń i egzaminów przez TDT.

Wysokość opłaty za przeprowadzenie w/w szkolenia jest ściśle związana z zakresem szkolenia. Obecnie prowadzone szkolenia dla kandydatów na diagnostów dot. przeprowadzenia okreso-

wych/dodatkowych badań technicznych pojazdów wynikają z unijnych regulacji dot. zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. W przypadku proponowanego szkolenia specjalistycznego w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem mamy do czynienia z badaniem quasi homologacyjnym, a wiedza i doświadczenie zdobyte podczas takiego szkolenia musi dotyczyć szerokiego katalogu pojazdów, w głównej mierze pochodzących z krajów niebędących państwami członkowskimi UE – tj. pojazdów, które nie były poddawane badaniom homologacyjnym wynikającym z przepisów UE. Wiedza zdobyta podczas takiego szkolenia będzie znacznie szersza niż w przypadku szkolenia związanego z uzyskaniem uprawnienia diagnosty. W związku z tym podmioty, które będą zainteresowane przeprowadzaniem tych szkoleń, będą zobowiązane do spełnienia szeregu wymagań technicznych (posiadać odpowiednie pomoce i środki dydaktyczne oraz warunki lokalowe), jak też wymagań personalnych w zakresie wykładowców (stosowne wykształcenie, praktykę zawodową, seminaria w zakresie homologacji i badań technicznych). Wskazać należy, iż wykładowcy muszą aktualizować swoją bazę wiedzy z obszaru homologacji jak i badań technicznych w związku z postępowaniem technologicznym oraz dynamicznym rozbudowywaniem przepisów prawnych w tym zakresie i będą zobowiązani do uczestnictwa co 2 lata w seminariach prowadzonych przez Dyrektora TDT w powyższym zakresie. Powyższe wymagania zostały zaprojektowane celem zapewnienia diagnostom szkolenia, gwarantującego właściwy poziom bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska badanych pojazdów. Doprecyzowanie powyższych wymagań wiąże się z poniesieniem kosztów po stronie jednostek szkolących, co odzwierciedlone zostało w stawce za przeprowadzenie szkoleń w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdów.

Przyjęcie w pierwszym roku funkcjonowania przepisów stawki w wysokości ok. 1100 zł, a w latach kolejnych 1700 zł za szkolenie oraz od drugiego roku przyjęcie stawki w wysokości 200 zł za egzamin jest uzasadnione dla pokrycia kosztów i wydatków TDT w związku z realizacją tej procedury. Na przestrzeni lat przyjętych do wyliczeń niewielka nadwyżka pozostająca w TDT pokryje wahania z wpływów z opłaty, biorąc pod uwagę przyjęcie do wyliczeń od roku 2028 tą samą liczbę szkoleń i egzaminów. Nadwyżka ta pokryje ryzyko związane z mniejszą liczbą szkoleń i egzaminów w latach kolejnych. Biorąc pod uwagę ryzyko zmniejszenia liczby przeprowadzanych szkoleń i egzaminów w kolejnych latach przyjęta do wyliczeń wysokość opłaty na poziomie 1700 zł za szkolenie oraz 200 zł za egzamin jest minimalna dla pokrycia kosztów i wydatków TDT związanych z realizacją zadań w tym obszarze co zapewni należyty dostęp do usługi dla zainteresowanych diagnostów.

W TDT koszty i wydatki związane z prowadzeniem szkoleń i egzaminów w roku 2027 (rok 0) dla 7 etatów przedstawiają się następująco:

- a) wynagrodzenia osobowe 1 025 823,27 zł
- b) pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS) 198 804,55 zł
- c) składki PPK 15 387,35 zł

- d) odpis na ZFŚS 20 602,61 zł
- e) koszty utrzymania stanowisk pracy (czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, usługi pocztowe, usługi wynajmu sal szkoleniowych, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna) 917 223,82 zł.

Łączne koszty i wydatki dla roku 2027 wynoszą 2 177 841,61 zł.

Do wyliczeń dla roku 2028 (pierwszy rok funkcjonowania systemu) dla 5 etatów przyjęto koszty i wydatki na poziomie:

- a) wynagrodzenia osobowe 751 049,18 zł
- b) pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS) 145 553,33 zł
- c) składki PPK 11 265,74 zł
- d) odpis na ZFŚS 14 716,15 zł
- e) koszty utrzymania stanowisk pracy (czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, usługi pocztowe, usługi wynajmu sal szkoleniowych, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna) 852 229,05 zł
- f) obciążenie wyniku finansowego TDT za rok 2027 (wpłata do budżetu państwa) 72 647,52 zł.

Łączne koszty i wydatki TDT w roku 2028 wynoszą 1 847 460,97 zł., a w latach kolejnych zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji, przy czym zakup wyposażenia stanowisk pracy został ujęty tylko w roku 2027, 2032 i 2037.

Celem zagwarantowania należytego poziomu jak i dostępności szkolenia diagnostów przeprowadzających procedurę krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, ustawodawca zaproponował rozwiązanie polegające na upoważnianiu przez Dyrektora TDT jednostek do prowadzenia przedmiotowych szkoleń. W konsekwencji powyższego, ewentualne opłaty (pokrywane przez jednostki jak i wykładowców) z tytułu upoważniania tych jednostek (art. 68h ust. 16) jak i opłaty za udział w seminariach dla wykładowców zatrudnionych w tych jednostkach (art. 68h ust. 11) będą stanowiły przychód Dyrektora TDT. W obecnie obowiązującym systemie uprawnień diagnostów do przeprowadzania badań technicznych pojazdów (PRD) brak jest regulacji dot. upoważniania jednostek szkolących, jak i wymagań dla nich, a tym samym nie ma wiarygodnych danych dot. liczby ośrodków szkolących – jednostek, które byłyby zainteresowane uzyskaniem takiego upoważnienia. W konsekwencji brak jest możliwości określenia przychodów z tytułu wydania upoważnienia tych jednostek.

W związku z powyższym w OSR nie zostały przedstawione szczegółowe dane dot. ewentual-

nych przychodów, jak i kosztów Dyrektora TDT związanych z realizacją przedmiotowych zadań. Przedmiotowy projekt zakłada doprecyzowanie w zakresie posiadania przez upoważnione jednostki szkolące odpowiednich warunków lokalowych do przeprowadzania szkoleń teoretycznych, miejsca do przeprowadzania szkoleń praktycznych jak i wymagań dla wykładowców. Co prawda w obecnym porządku prawnym brak jest precyzyjnych wymagań dla podmiotów szkolących, które przeprowadzają szkolenia dla kandydatów na uprawnionych diagnostów, niemniej jednak projektowane wymagania mające na celu zapewnienie należytego poziomu doszkalania diagnostów w zakresie procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, nie będą stanowiły bariery do prowadzenia takiej działalności.

Zadania TDT związane z wydawaniem zaświadczeń kwalifikacyjnych diagnostom i uprawnień stacjom kontroli pojazdów w zakresie wykonywania procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem (dalej: KIDPNNP) będą realizowane przez 3 osoby (1 osoba – wydawanie zaświadczeń kwalifikacyjnych dla diagnostów, 1 osoba – wydawanie uprawnień dla przedsiębiorców prowadzących SKP, 1 osoba – weryfikacja/cofanie zaświadczeń i uprawnień KIDPNNP).

Mając na uwadze fakultatywny charakter przeprowadzania przez diagnostów procedury KIDPNNP w stacjach kontroli pojazdów, przyjąć należy, że rocznie koniecznym będzie przeprowadzenie około 1100 postępowań kwalifikacyjnych związanych z wydaniem zaświadczeń kwalifikacyjnych i uprawnień w zakresie KIDPNNP. Obecnie brak jest wiarygodnych danych dot. zapotrzebowania na przedmiotowe czynności, niemniej jednak uwzględniając, że w Polsce aktywnych jest 5500 SKP, przyjęcie, że 20% SKP będzie zainteresowane przeprowadzaniem tych czynności jest w pełni zasadne ( $5500 \text{ SKP} \times 20\% = 1100 \text{ SKP} = 1100 \text{ diagnostów/rocznie}$ ).

Analiza pracochłonności: Zakładając 250 dni roboczych w ciągu roku oraz uwzględniając wymiar urlopowy pracownika – 26 dni – każdy pracownik TDT będzie pracował  $250 - 26 = 224$  dni roboczych.

– w pierwszym roku oraz w kolejnych latach funkcjonowania systemu zakłada się stałą liczbę wniosków o wydanie uprawnienia KIDPNNP – 1100 szt./diagnosta, 1100 szt./SKP – razem 2200 szt.:

1100 wniosków – diagnosta/ 224 dni = 5 wniosków dziennie

1100 wniosków – SKP/224 dni = 5 wniosków dziennie

Dziennie 10 wniosków: w tym 5 wniosków o wydanie zaświadczenia kwalifikacyjnego dla diagnosty i 5 wniosków o wydanie uprawnienia SKP rozpatrywane będzie przez 2 pracowników.

W tym miejscu wskazać należy, że oprócz wydawania zaświadczeń diagnostom jak i uprawnień SKP w zakresie KIDPNNP prowadzone będą również postępowania dot. weryfikacji/cofania zaświadczeń diagnostom oraz uprawnienia SKP w zakresie KIDPNNP – weryfikacji będą podlegały wydane zaświadczenia diagnostów i uprawnienia SKP:  $1100 + 1100 = 2200$

szt./rocznie.

Do realizacji przedmiotowych zadań niezbędnym będzie zatrudnienie 1 osoby.

ŁĄCZNIE: 1+1+1 = 3 pracowników do realizacji zadań nadawania zaświadczeń diagnostom i uprawnień SKP w zakresie KIDPNNP.

Przyjęcie stawki w wysokości ok. 350 zł jest uzasadnione dla pokrycia kosztów i wydatków TDT w związku z realizacją tej procedury co zapewni należyty dostęp do usługi dla diagnostów i przedsiębiorców prowadzących SKP. Na przestrzeni lat przyjętych do wyliczeń niewielka nadwyżka pozostająca w TDT pokryje wahania z wpływów z opłaty, biorąc pod uwagę przyjęcie do wyliczeń od roku 2028 tą samą liczbę wydawanych uprawnień zarówno dla diagnosty jak i przedsiębiorcy. Nadwyżka ta pokryje ryzyko związane z mniejszą liczbą wydawanych uprawnień, a przyjęta do wyliczeń wysokość opłaty w wysokości ok. 350 zł jest minimalna dla pokrycia kosztów i wydatków związanych z realizacją zadań w tym obszarze.

Opłata na poziomie 350 zł za wydanie świadectwa kwalifikacyjnego diagnosty w zakresie KIDPNNP, jak również za wydanie uprawnienia SKP w zakresie KIDPNNP będzie pokrywała koszty i wydatki związane z prowadzeniem postępowań i obsługą realizacji przedmiotowych zadań, na które składają się w roku 2027 dla 3 etatów (rok 0):

- a) wynagrodzenia osobowe 439 638,55 zł
- b) pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS) 85 201,95 zł
- c) składki PPK 6 594,58 zł
- d) odpis na ZFŚS 8 829,69 zł
- e) koszty utrzymania stanowisk pracy (czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, usługi pocztowe, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna) 161 441,64 zł

Łączne koszty i wydatki TDT w roku 2027 wynoszą 701 706,40 zł.

Do wyliczeń dla roku 2028 (pierwszy rok funkcjonowania systemu) dla 3 etatów przyjęto koszty i wydatki na poziomie:

- a) wynagrodzenia osobowe 450 629,51 zł
- b) pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS) 87 332,00 zł
- c) składki PPK 6 759,44 zł
- d) odpis na ZFŚS 8 829,69 zł
- e) koszty utrzymania stanowisk pracy (czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, usługi pocztowe, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna) 123 363,43 zł

f) obciążenie wyniku finansowego TDT za rok 2027 (wpłata do budżetu państwa) 20 488,08zł.

Łączne koszty i wydatki TDT w roku 2028 wynoszą 697 402,15 zł.

W latach kolejnych koszty i wydatki zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji, przy czym zakup wyposażenia stanowisk pracy został ujęty tylko w roku 2027, 2032 i 2037.

Zadania TDT w procedurze uznania krajowego świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu 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). Obecne koszty postępowania administracyjnego (koszty wydania i wysłania zawiadomienia i decyzji – koszty materiałów biurowych, koszty eksploatacyjne urządzeń drukujących, koszty usług pocztowych oraz koszty pracy) przewyższają obowiązującą maksymalną stawkę 800 zł, niemniej jednak poprzez wprowadzenie projektowanego mechanizmu pobierania opłaty w wysokości zależnej od średniego wynagrodzenia uzyskane przychody z tego tytułu pokryją koszty prowadzenia postępowania. Jednocześnie projektowany mechanizm uzależnienia opłaty od średniorocznego wynagrodzenia spowoduje, iż te koszty będą odpowiadały wzrostowi kosztów w związku z inflacją.

Zaprezentowane w tabeli koszty i wydatki związane z wykonywaniem przez TDT zadań w tym obszarze to w roku 2027 (rok 0) dla 2 etatów:

- a) wynagrodzenia osobowe 293 092,36 zł
- b) pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS) 56 801,30 zł
- c) składki PPK 4 396,39 zł
- d) odpis na ZFŚS 5 886,46 zł
- e) koszty utrzymania stanowisk pracy (czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, usługi pocztowe, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, do-

stęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna) 119 197,59 zł.

Łączne koszty i wydatki TDT w roku 2027 wynoszą 479 374,10 zł.

Do wyliczeń dla roku 2028 (pierwszy rok funkcjonowania systemu) dla 2 etatów przyjęto koszty i wydatki na poziomie:

- a) wynagrodzenia osobowe 300 419,67 zł
- b) pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS) 58 221,33 zł
- c) składki PPK 4 506,30 zł
- d) odpis na ZFŚS 5 886,46 zł
- e) koszty utrzymania stanowisk pracy (czynsz i eksploatacja pomieszczeń biurowych, usługi pocztowe, sprzęt komputerowy, wyposażenie biura, w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, koszt materiałów eksploatacyjnych, usługi telekomunikacyjne, dostęp do Internetu, koszty szkoleń i obsługa prawna) 85 527,12 zł
- f) obciążenie wyniku finansowego TDT za rok 2027 (wpłata do budżetu państwa) 74 587,77 zł.

Łączne koszty i wydatki TDT w roku 2028 wynoszą 529 148,65 zł.

W latach kolejnych koszty i wydatki zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji, przy czym zakup urządzenia wielofunkcyjnego oraz zakup laptopów z oprogramowaniem został ujęty tylko w roku 2027, 2032 i 2037.

Zadania TDT w obszarze nadzoru rynku będą realizowane w pierwszym roku przez 15 osób, w drugim roku 37 osób, w trzecim roku 55, a w latach kolejnych docelowo przez 96 osób. Źródłem finansowania tych zadań przez TDT będzie opłata na nadzór rynku motoryzacyjnego (art. 68zu ust. 1). 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 – wynagrodzenia i pochodne, 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 zewnętrznej obsługi prawnej,
- wydatki na zakup produktów do kontroli (części lub wyposażenie).

Koszty i wydatki dla 15 etatów w roku 2026, 37 etatów w roku 2027, 55 etatów w roku 2028 i 96 etatów w roku 2029 zostały ujęte w następującej wysokości:

<b>Rok</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>
<b>Etaty</b>	<b>15</b>	<b>37</b>	<b>55</b>	<b>96</b>
Wynagrodzenia osobowe	2 198 192,73 zł	5 557 763,96 zł	8 459 818,00 zł	15 120 617,25 zł
Pochodne od wynagrodzeń (składki ZUS, FP, FS)	426 009,75 zł	1 077 094,65 zł	1 639 512,73 zł	2 930 375,62 zł
Składki PPK	32 972,89 zł	83 366,46 zł	126 897,27 zł	226 809,26 zł
Odpis na ZFŚS	44 148,45 zł	108 899,51 zł	161 877,65 zł	282 550,08 zł
Koszty utrzymania stanowisk pracy	8 402 624,04 zł	9 370 764,01 zł	10 147 974,40 zł	12 952 379,62 zł
Koszty badań	22 000 000,00 zł	22 550 000,00 zł	23 091 200,00 zł	23 645 388,80 zł
Koszty kampanii reklamowych	3 730 000,00 zł	3 823 250,00 zł	3 915 008,00 zł	4 008 968,19 zł
Koszty pozyskiwania informacji	7 500 000,00 zł	7 500 000,00 zł	7 500 000,00 zł	7 500 000,00 zł
Koszty konferencji	270 000,00 zł	276 750,00 zł	283 392,00 zł	290 193,41 zł

Zakup specjalistycznego oprogramowania		4 000 000,00 zł	2 000 000,00 zł	
Usługi wsparcia oprogramowania	- zł	1 200 000,00 zł	1 228 800,00 zł	1 258 291,20 zł
Zakup serwera		100 000,00 zł		
Obciążenie wyniku finansowego TDT za rok poprzedni (wpłata do budżetu państwa)		22 441 291,32 zł	20 023 670,99 zł	20 032 926,46 zł
Razem	74 804 304,40 zł	44 304 278,66 zł	46 752 750,54 zł	40 090 343,32 zł

Wszystkie koszty i wydatki zostały oszacowane w pierwszym roku funkcjonowania wg stawek kosztów i wydatków obecnie ponoszonych przez TDT.

W latach kolejnych koszty zostały powiększone o przewidywany corocznie wskaźnik inflacji. W roku 2028 i 2029 został ujęty zakup specjalistycznego oprogramowania o łącznej wartości 6 000 000,00 zł:

w roku 2028 – 4 000 000,00 zł,

w roku 2029 – 2 000 000,00 zł.

Od roku 2028 w kosztach ujęte zostały usługi wsparcia specjalistycznego oprogramowania, które w kolejnych latach zostały powiększone o prognozowany wskaźnik inflacji. W roku 2028 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 2025 roku zarejestrowanych zostało 1 931 747 pojazdów (według danych dostępnych na stronie CEP), natomiast zaznaczyć należy, że nowych/nowozarejestrowanych pojazdów w 2025 r. zostało 597 338 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 administra-

cyjnych oraz powiadomień KE.

Dyrektor TDT w styczniu każdego roku występuje do CEP o liczbę nowych, nowozarejestrowanych pojazdów w celu ustalenia liczby pojazdów, która będą podlegać obowiązkowym badaniom określonym w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858. Koszty badań zostały określone w OSR na podstawie danych uzyskanych z laboratoriów (polskich oraz europejskich) o cenach tych badań.

Zgodnie z dostępnymi danymi 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. W 2025 r. zarejestrowano: 6 254 autobusów, 57 051 ciągników rolniczych, 33 198 ciągników samochodowych, 132 410 motocykli, 26 330 motorowerów, 29 085 naczep ciężarowych, 28 450 przyczep ciężarowych, 12 786 przyczep ciężarowych rolniczych, 60 790 przyczep lekkich, 171 988 samochodów ciężarowych, 1 454 996 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 w pełni znane. Według danych SDCM za rok 2024-2025 jest ok. 1000-1100 producentów części w Polsce. 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 wycofaniu 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 Safety Gate (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 laboratoryj-

ne.

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 i 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 wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia 2018/858, 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 Safety Gate 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. Organ 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 Safety Gate 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 część, 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 technicznymi 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 technicznymi 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 realizacji działań w ramach akcji serwisowych;
- fałszowanie dokumentów, wyników badań w zakresie homologacji typu lub nadzoru rynku;
- zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby 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;
- wprowadzenia do obrotu 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 administracyjne kary pieniężne 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 (maksymalnie dwunastokrotności) 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. Kwoty z administracyjnych kar pieniężnych 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 przedmiotów 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.

Analiza dwunastu losowo wybranych państw członkowskich UE spośród dwudziestu siedmiu wskazuje, że nadzór rynku jest powszechnie postrzegany jako kluczowy element bezpieczeństwa publicznego oraz ochrony konsumentów. Na podstawie przeanalizowanej próby można wnioskować, że w praktyce europejskiej dominuje model hybrydowy, w którym finansowanie organów nadzoru rynku opiera się na połączeniu środków budżetowych oraz wpływów z opłat za różnego rodzaju usługi techniczne i administracyjne. Należy jednak podkreślić, że stosowa-

ne w wielu państwach modele finansowania mają charakter historyczny i nie zawsze odpowiadają konstrukcji przewidzianej w art. 32 rozporządzenia 2018/858.

Model finansowania	Kraj (Organ)
Hybrydowy (Budżet + opłaty np. nadwyżka za homologację, rejestrację, badania techniczne)	Niemcy (KBA), Szwecja (Transportstyrelsen), Dania (Færdselsstyrelsen), Finlandia (Traficom), Francja (UTAC/DREAL), Hiszpania (Min. Industria)
Samofinansujący (Opłaty)	Niderlandy (RDW), Łotwa (CSDD), Rumunia (RAR)
Budżetowy (Środki centralne/dotacje)	Włochy (MIT), Czechy (MDČR), Słowenia (IRSV)

Brak jest szczegółowych danych dotyczących faktycznej wysokości poszczególnych opłat w relacji do wielkości rynków w wymienionych krajach. Przykłady takie jak niderlandzki RDW dowodzą, że model oparty w dużej mierze na opłatach pozwala utrzymać najwyższe standardy bezstronności przy jednoczesnej pełnej profesjonalizacji zespołu.

Z punktu widzenia prawnego, TDT jako państwowa osoba prawna (zgodnie z art. 42 ust. 1 ustawy o dozorze technicznym) posiada odrębną osobowość prawną, co implikuje brak odpowiedzialności Skarbu Państwa za zobowiązania TDT, a także brak odpowiedzialności TDT za zobowiązania Skarbu Państwa (art. 42 ust. 3 ustawy o dozorze technicznym). W praktyce oznacza to, że w przypadku roszczeń odszkodowawczych ze strony podmiotów gospodarczych, TDT odpowiada własnym majątkiem. Wdrożenie modelu *Market Surveillance Levy* w ramach niniejszego projektu podyktowane jest następującymi przesłankami:

- **Efektywność ekonomiczna i społeczna:** Przeniesienie ciężaru kosztów z podatników na podmioty czerpiące zyski z wprowadzania produktów na rynek jest sprawiedliwym społecznie podziałem kosztów, który zapewnia trwałe bezpieczeństwo techniczne pojazdów.
- **Autonomia finansowa:** Mechanizm opłaty nadzorczej zapewnia pełną autonomię niezbędną do skalowania zatrudnienia do 96 ekspertów, eliminując ryzyko destabilizacji finansowej instytucji.
- **Bezpieczeństwo operacyjne i prawne:** Z uwagi na status prawny TDT, instytucja musi posiadać autonomiczne źródła przychodów, które umożliwią nie tylko bieżącą obsługę procesów nadzorczych, ale również budowę funduszu rezerwowego na pokrycie ewentualnych roszczeń odszkodowawczych. Pozwala to uniknąć sytuacji, w której roszczenia paraliżowałyby działalność ustawową organu.

Podsumowując, przyjęcie proponowanego modelu jest niezbędne dla zapewnienia samowystarczalności finansowej TDT oraz gwarancji profesjonalnego wykonywania zadań publicznych

zgodnie z najlepszymi praktykami unijnymi.

Proponowana konstrukcja opłaty nakładanej na podmioty wprowadzające pojazdy do obrotu nie stanowi przejawu tzw. *goldplatingu*. Art. 32 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia wystarczających zasobów na prowadzenie działań w zakresie nadzoru rynku oraz dopuszcza możliwość finansowania tych działań z opłat pobieranych od podmiotów, na których terytorium pojazdy są wprowadzane do obrotu. Rozporządzenie pozostawia państwom członkowskim swobodę wyboru modelu finansowania, nie nakładając obowiązku ustanowienia opłat ani nie określając ich konstrukcji.

Wprowadzenie obowiązkowej opłaty w wysokości 0,05% wartości netto pojazdu mieści się w zakresie swobody regulacyjnej państwa członkowskiego. Stawka ta ma charakter proporcjonalny, nie prowadzi do nadmiernego obciążenia podmiotów gospodarczych i pozostaje adekwatna do kosztów realizacji ustawowych zadań nadzoru rynku. Obciążenie kierowane jest wyłącznie do podmiotów wprowadzających pojazdy do obrotu, czyli do kategorii podmiotów wskazanej w art. 32 rozporządzenia 2018/858, co zapewnia zgodność materialną i podmiotową z prawem Unii.

Dodatkowe obowiązki administracyjne ograniczone wyłącznie do identyfikacji i potwierdzenia uiszczenia opłaty mają charakter techniczny i służą wyłącznie zapewnieniu prawidłowości poboru. Nie stanowią one rozszerzenia obowiązków przewidzianych w prawie Unii, lecz są niezbędnym elementem krajowego mechanizmu egzekwowania opłaty. Nie prowadzą do zwiększenia zakresu obowiązków przedsiębiorców ponad to, co jest konieczne do realizacji celu wynikającego z art. 32.

Środki pochodzące z opłaty będą przeznaczane na finansowanie działań nadzoru rynku, a ewentualna nadwyżka przekazywana do budżetu państwa. Rozporządzenie 2018/858 nie reguluje sposobu zagospodarowania nadwyżek, a jedynie wymaga zapewnienia wystarczających zasobów na nadzór rynku. Projektowana regulacja pozostaje zatem zgodna z zasadą proporcjonalności i nie prowadzi do nałożenia dodatkowych obowiązków ani kosztów wykraczających poza zakres przewidziany w prawie UE.

Należy również podkreślić, że w licznych stanowiskach i pismach Ministerstwo Finansów wskazywało, iż organ nadzoru rynku powinien finansować realizację powierzonych mu zadań ze środków własnych. W praktyce organ nadzoru rynku nie dysponuje jednak środkami w wysokości umożliwiającej wykonanie minimalnego zakresu obowiązków wynikających z rozporządzenia 2018/858, w szczególności:

- zatrudnienia minimalnej liczby pracowników niezbędnych do wykonywania zadań nadzorczych,

- prowadzenia kontroli dokumentów oraz kontroli fizycznych na poziomie wymaganym przez prawo Unii,
- realizacji badań, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858, obejmujących m.in. badania laboratoryjne, testy drogowe oraz inne działania techniczne konieczne do weryfikacji zgodności pojazdów.

Brak zapewnienia odpowiedniego finansowania prowadzi do ryzyka niewykonania obowiązków wynikających z prawa UE, w tym obowiązku zapewnienia skutecznego nadzoru rynku. Wprowadzenie opłaty stanowi zatem nie tylko działanie mieszczące się w granicach swobody regulacyjnej państwa członkowskiego, lecz także instrument niezbędny do zapewnienia zgodności z art. 32 rozporządzenia 2018/858 oraz do uniknięcia naruszenia prawa Unii.

W konsekwencji projektowana regulacja nie stanowi goldplatingu, lecz realizuje uprawnienie państwa członkowskiego do wyboru modelu finansowania nadzoru rynku oraz zapewnia warunki do wykonania obowiązków wynikających z rozporządzenia 2018/858.

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 w/w 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 określonej jako „opłata za nadzór rynku motoryzacyjnego” (art. 68zu).

Opłatę za nadzór rynku motoryzacyjnego będzie uiszczał:

1) producent pojazdu niekompletnego albo kompletnego wprowadzający do obrotu na terytorium RP ten pojazd, samodzielnie albo za pośrednictwem podmiotu gospodarczego;

2) podmiot gospodarczy wprowadzający do obrotu na terytorium RP pojazd niekompletny albo kompletny;

3) producent pojazdu wprowadzający do obrotu na terytorium RP pojazd, który został skompletowany na terytorium innego niż RP państwa

– dotyczy to pojazdów objętych jednym z dokumentów homologacyjnych albo dokumentów równoważnych homologacji;

4) podmiot gospodarczy wprowadzający do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazd objęty jednym z dokumentów równoważnych homologacji, jeżeli przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium RP pojazd ten był zarejestrowany w innym niż Rzeczypospolita Polska państwie.

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

Zaproponowana stawka opłaty będzie zróżnicowana w zależności od tego, czy producent pojazdu będzie miał siedzibę albo zakład produkcyjny na terytorium UE, czy też poza UE.

Stawka opłaty będzie wynosić:

- a) 0,05% ceny netto od każdego pojazdu wprowadzonego do obrotu na terytorium Polski w danym kwartale roku kalendarzowego, który został wyprodukowany przez:
  - producenta mającego siedzibę na terytorium jednego z państw członkowskich UE; albo
  - producenta nie posiadającego siedziby na terytorium jednego z państw członkowskich UE, ale posiadającego na terytorium takiego państwa co najmniej jeden zakład produkcyjny,
- b) 1% ceny netto od każdego pojazdu wprowadzonego do obrotu na terytorium RP w danym kwartale roku kalendarzowego, który został wyprodukowany przez:
  - producenta nieposiadającego siedziby i zakładu produkcyjnego na terytorium jednego z państw członkowskich UE;
  - 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).

Cena netto wprowadzonego do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pojazdu jest ustalana przez producenta lub podmioty gospodarcze, na podstawie faktury VAT lub rachunku wystawionego w związku z pierwszą umową umożliwiającą użytkowanie albo dystrybucję tego pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Wysokość opłaty ustalono na poziomie zapewniającym pokrycie kosztów funkcjonowania Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku oraz kosztów operacyjnych związanych z czynnościami kontrolnymi, badaniami laboratoryjnymi i prowadzonymi postępowaniami. Należy jednak wskazać, że prognozowanie wpływów obarczone jest wysokim stopniem niepewności. Ze względu na samodzielność naliczania i odprowadzania opłaty przez podmioty gospodarcze oraz brak skutecznych narzędzi weryfikacji i identyfikacji płatników, luka w przychodach może sięgać nawet 40-50%.

W związku z powyższym, jako wariant bazowy dla planowania przychodów przyjęto scenariusz ostrożnościowy z 30% poziomem błędu (70% ściągłości), który jest uzasadniony analitycznie. Jednocześnie, uwzględniając wymogi stabilizującej reguły wydatkowej (SRW), konieczne jest zachowanie rygorystycznej dyscypliny budżetowej. W celu zapewnienia zgodności z SRW oraz uniknięcia ryzyka niedoboru środków, proces zatrudniania personelu realizującego zadania w tym obszarze został rozłożony w czasie, zgodnie z projekcją przedstawioną w tabeli

OSR. Takie podejście pozwala na elastyczne dostosowanie poziomu zatrudnienia do rzeczywistych wpływów z opłaty, eliminując ryzyko przeinwestowania w zasoby kadrowe przy jednoczesnym zapewnieniu ciągłości realizacji delegowanych zadań. W projekcie przyjęto minimalną liczbę pracowników niezbędną do sprawnego rozpoczęcia działań; ewentualne nadwyżki finansowe w kolejnych latach pozwolą na zwiększenie zatrudnienia ponad poziom minimalny, co zapewni wyższą skuteczność zadań realizowanych przez Dyrektora TDT.

Zgodnie z art. 68s ust. 3 ustawy, nadwyżka wpływów z opłat – obliczona po rozliczeniu kosztów osobowych, kosztów kontroli dokumentów i kontroli fizycznych, kosztów badań laboratoryjnych oraz pozostałych kosztów funkcjonowania – będzie mogła zostać przeznaczona na zakup przyrządów do określania prędkości lub mocy konstrukcyjnej pojazdów. Przyrządy te będą wykorzystywane przez Transportowy Dozór Techniczny dla zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wsparcia działań kontrolnych służb celnych (KAS). Zapewniono również możliwość udostępniania tego sprzętu organom kontroli (Policji lub straży gminnej/miejskiej) na podstawie porozumień określających warunki użytkowania, zasady eksploatacji, serwisu oraz legalizacji przyrządów.

Założenia funkcjonowania opłaty:

- opłata jest wnoszona na rachunek Dyrektora TDT;
- podmioty gospodarcze, w tym producenci pojazdów, wprowadzający 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;
- w przypadku wprowadzenia do obrotu pojazdów za pośrednictwem platform internetowych e-commerce, operatorzy platform składają elektronicznie Dyktorowi TDT przez stronę podmiotową TDT, zbiorczą informację o podmiotach, które wprowadziły do obrotu pojazdy, pozwalającą na ustalenie przez Dyrektora TDT wysokości należnej opłaty, za okres kwartalny, w terminie do dwudziestego dnia roboczego miesiąca następującego po zakończeniu danego kwartału;
- 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, urządzenia transportu osobistego, rowery i wózki rowerowe z dodatkowym napędem elektrycznym, warunków technicznych określonych w art. 66 ust. 1 PRD oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków tech-

nicznych 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.

Przychodem Dyrektora TDT jako organu nadzoru rynku będą przychody z tytułu opłat za zawiadamianie użytkowników końcowych o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta (art. 70 ust. 8 i 71 ust. 8 – akcje serwisowe) – w chwili obecnej nie ma możliwości oszacowania ich wysokości.

Przychodem Dyrektora TDT będzie również zwrot kosztów zniszczenia pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części (art. 68zr ust. 11–13). Obecnie nie ma możliwości precyzyjnego określenia wysokości przychodu z tego tytułu.

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 31 grudnia 2025 r. (ACEA)	23 900 000 szt.
Liczba corocznie rejestrowanych pojazdów w Polsce na podstawie danych za 2025 r.	1 931 747 szt.
Liczba corocznie nowych noworejestrowanych pojazdów na podstawie danych za 2025 r.	597 338 szt.
Średnia cena netto zarejestrowanych pojazdów na polskim rynku na dzień 31 grudnia 2025 r. (na podstawie wyliczeń własnych TDT)	93 772,65 zł
Szacowany średni roczny przychód z opłaty (na podstawie danych za 2025 r.)	122 157 089,07 zł
Liczba pojazdów do badań laboratoryjnych w związku z wymaganiami art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858 w 2025 r.	15 szt.
Liczba kontroli planowanych w zakresie rozporządzenia 2018/858	132

Liczba kontroli planowanych w zakresie rozporządzenia 167/2013	221	
Liczba kontroli planowanych w zakresie rozporządzenia 168/2013	442	
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	221	
Liczba kontroli ad hoc i planowanych w zakresie rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia dotyczących rowerów i wózków rowerowych, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego	331	
Liczba nadzorowanych i monitorowanych akcji serwisowych w 2025 r.	370	
Liczba nadzorowanych pojazdów objętych akcjami serwisowymi w 2025 r.	532 051 szt.	
Liczba kontroli ad-hoc w 2025 r.	190	

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 wymaganiami technicznymi lub będą stwarzały ryzyko (przede wszystkim 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 2027 (rok 0) przychodów związanych z prowadzeniem przez Dyrektora TDT akcji serwisowych przyjęto następujące założenia:

- liczba powiadomień – 517 614,
- opłata – 0,22% ww. przeciętnego wynagrodzenia (prognozowane za czwarty kwartał 2026 r. wynoszącego 9 427,73 zł),

Przychód dla roku 2027 z w/w tytułu wynosi 10,74 mln zł.

Do wyliczenia w roku 2028 (pierwszy rok funkcjonowania systemu) przychodów związanych z prowadzeniem przez Dyrektora TDT akcji serwisowych przyjęto następujące założenia:

- liczba powiadomień – 517 614,
- opłata – 0,22% przeciętnego wynagrodzenia (prognozowane za czwarty kwartał 2027 r. wynoszącego 9 663,42 zł),

Przychód dla roku 2028 z w/w tytułu wynosi 11,00 mln zł.

Do wyliczenia niezbędnej liczby etatów przyjęto następujące dane:

Rodzaj działania	liczba pojazdów ogółem objętych nadzorem	liczba pojazdów objętych nadzorem za 2025	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 96 osobach	udział kontroli względem pojazdów zarejestrowanych w 2025 w % przy 96 osobach
Kontrole ad hoc i planowe	---	---	---	---	---	---	---
167/2013 (art. 7 ust. 1) + przepisy krajowe	38 600 000	69837	120	221	16	0,002%	0,316%
168/2013 (art. 8 ust. 1) + przepisy krajowe		158 740	60	442	16		0,278%
2018/858 (art. 8 ust. 1) + przepisy krajowe		1 784 761	200	132	16		0,007%
pozostałe przepisy EKG ONZ i UE, + przepisy krajowe (przedmioty wyposażenia i części)	---	100 000 000	120	221	16	---	0,0002%
Hulajnogi, uto, rowery elektryczne	6 000 000	1 210 000	80	331	16	0,006%	0,027%

Akcje serwisowe (roz. XI rozp. 2018/858, rozdział 6 ustawy o systemach homologacji) + wysyłka powiadomień	---	517 614	16,00	370	2	---	---
Badania laboratoryjne pojazdów (art. 8 ust. 2 2018/858)	---	597 515	355,00	15	3	---	0,0025%
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	166,00	40	4	---	0,00004 %
Kontrola produktów wprowadzanych na rynek Unii na wnioski organów celnych (art. 26 2019/1020)	---	---	32,00	104	2	---	---
Inne czynności (m.in. czynności wyjaśniające (art. 14 ust. 4 lit. a, b, c 2019/1020), Safety Gate (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	207	3	---	---
Obsługa administracyjno- finansowa poboru opłaty	---	---	16,00	207	2	---	---

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. 221 kontroli planowych oraz doraźnych będących reakcją na skargi. Bazując na danych za 2025 rok poziom kontroli szacuje się na poziomie ok. 0,316%.

Liczba pojazdów objętych nadzorem: 69837 szt. za 2025 r. (analiza TDT na podstawie danych z CEP)

Zakładany poziom kontroli w [%]: 0,316

Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 0,316% należy wykonać 221 kontroli/rok.

$221 \text{ spraw} * 120 \text{ godzin} = 26\,520 \text{ godzin}$

$26\,520 \text{ godzin rocznie} / 1656 \text{ godziny} = 16,01 \text{ etatu (16 etatów)}$

Dyrektor TDT do realizacji zadań w zakresie wynikającym z art. 8 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 oraz przepisów krajowych warunków technicznych określonych w rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu w celu realizacji zadań organu nadzoru rynku potrzebuje 16 etatów, co pozwoli realizować rocznie ok. 442 kontroli planowych oraz doraźnych będących reakcją na skargi. Bazując na danych za 2025 rok poziom kontroli szacuje się na poziomie ok. 0,278%.

Liczba pojazdów objętych nadzorem: 158 740 szt. za 2025 r. (analiza TDT na podstawie danych z CEP)

Zakładany poziom kontroli w [%]: 0,278

Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 0,278% należy wykonać 442 kontrole/rok.

$442 \text{ sprawy} * 60 \text{ godzin} = 26\,520 \text{ godzin}$

$26\,520 \text{ godzin rocznie} / 1656 \text{ godziny} = 16,01 \text{ etatów (16 etatów)}$

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 16 etatów, co pozwoli realizować rocznie ok. 132 kontroli planowych oraz doraźnych będących reakcją na skargi. Bazując na danych za 2025 rok poziom kontroli szacuje się na poziomie ok. 0,007%.

Liczba pojazdów objętych nadzorem: 1 784 761 szt. za 2025 r. (analiza TDT na podstawie danych z CEP)

Zakładany poziom kontroli w [%]: 0,007

Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 0,007% należy wykonać 132 kontrole/rok.

$132 \text{ sprawy} * 200 \text{ godzin} = 26\,400 \text{ godzin}$

26 400 godzin rocznie / 1656 godziny = 15,94 etatów (16 etatów)

Wszystkie wymienione powyżej kontrole, których suma wynosi 795 stanowią 0,002% wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Rzeczypospolitej 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) oraz regulaminów ONZ dotyczących przedmiotów wyposażenia i części potrzebuje 16 etatów, które będą wykonywać ok. 221 kontroli na rok. Według szacunków przeprowadzonych na podstawie danych z GUS będzie to stanowiło ok. 0,0002% przedmiotów wyposażenia i części wprowadzonych do obrotu na terytorium RP.

Liczba przedmiotów wyposażenia i części objętych nadzorem: 100 000 000 szt. za 2025 r. (dane TDT na podstawie analizy rynku).

Zakładany poziom kontroli w [%]: 0,0002

Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 0,0002% należy wykonać 221 kontroli/rok.

221 spraw \* 120 godzin = 26 520 godzin

26 520 godzin rocznie / 1656 godziny = 16,01 etatu (16 etatów)

Dyrektor TDT do realizacji zadań w zakresie wynikającym z rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia dotyczących rowerów i wózków rowerowych, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego potrzebuje 16 etatów, które będą wykonywać ok. 331 kontroli na rok.

Liczba rowerów i wózków rowerowych, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego objętych nadzorem: 1 210 000 szt. za 2025 r. (analiza TDT na podstawie danych z rynku)

Zakładany poziom kontroli w [%]: 0,027

Przy takim założeniu wykonania kontroli na poziomie 0,027% należy wykonać 331 kontroli/rok.

331 spraw \* 80 godzin = 26 480 godzin

26 480 godzin rocznie / 1656 godziny = 15,99 etatu (16 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 rozporzą-

dzenia 2018/858). Do realizacji tych zadań niezbędne jest zabezpieczenie 7 etatów.

Liczba pojazdów objętych nadzorem: 597 515 szt. za 2025 r. (analiza TDT na podstawie danych z SAMAR i PZPM – dot. nowych pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy)

Zakładany ilość badanych pojazdów: 15 (zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/858)

$15 \text{ pojazdów} * 355 \text{ godzin} = 4\,968 \text{ godzin}$

$4\,968 \text{ godzin rocznie} / 1\,656 \text{ godziny} = 3 \text{ etaty}$

Liczba przedmiotów wyposażenia i części objętych nadzorem: 100 000 000 szt. za 2025 r. (dane TDT na podstawie analizy rynku).

Zakładana ilość badanych przedmiotów wyposażenia i części: 40 (art. 7 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 8 ust. 2 rozporządzenia 168/2013, art. 8 ust. 1 rozporządzenia 2018/858).

$40 \text{ przedmiotów wyposażenia i części} * 166 \text{ godzin} = 6\,624 \text{ godzin}$

$6\,624 \text{ godzin rocznie} / 1\,656 \text{ godziny} = 4 \text{ etaty}$

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: 104

$104 \text{ sprawy} * 32 \text{ godzin} = 3\,328 \text{ godzin}$

$3\,328 \text{ godzin rocznie} / 1\,656 \text{ godziny} = 2,01 \text{ etatu} (2 \text{ etaty})$

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 2025 rok, akcjami serwisowymi objętych było ok. 517 614 pojazdów na terenie RP.

Liczba pojazdów objętych akcjami serwisowymi: ok. 517 614 szt. w 2025 r.

$370 \text{ spraw} * 9 \text{ godzin} = 3\,330 \text{ godzin}$

$3\,330 \text{ godzin rocznie} / 1\,656 \text{ godziny} = 2 \text{ etaty}$

Konieczne jest także zabezpieczenie niezbędnych zasobów, w tym 5 ( $5=3+2$ ) etatów, do przeprowadzania kluczowych czynności jakimi są czynności wyjaśniające, o których mowa w art. 14 ust. 4 lit. a-c rozporządzenia 2019/1020, postępowań administracyjnych, prowadzonych zgodnie z przepisami KPA, 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 prze-

proceeding of the administrative procedure, which ends with the issuance of an administrative decision. In these estimates, it is also taken into account persons who will be responsible for the accounting and monitoring of the correctness of the payment of fees on the market supervision. Additionally, it is necessary to show also the estimates necessary for the operation of the legal body of market supervision, recovery of costs, of which it is mentioned in art. 15 of the Regulation 2019/1020, cooperation with national authorities (m.in. with UOKIK, other market supervision authorities, ministries, voivodeships), international cooperation, which results from art. 12, art. 22-23 and art. 35 of the Regulation 2019/1020. These activities also include the operation of the EU Safety Gate system, which results from art. 20 of the Regulation 2019/1020 and ICSMS, which results from art. 34 of the Regulation 2019/1020.

207 cases \* 24 hours = 4968 hours

4968 hours annually / 1656 hours = 3 positions

and

207 cases \* 16 hours = 3312 hours

3312 hours annually / 1656 hours = 2 positions.

Increase of employment in the office serving the Minister of Transport results from the fact, that the Minister of Transport will be an authority of a higher rank in the administrative matters conducted by the Director of TDT in the area of market supervision.

Analiza pracochłonności nowych pracowników Ministerstwa Infrastruktury przedstawia się następująco:

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

In the analysis of the workload of new employees of the Ministry of Infrastructure, it was assumed that there will be about 5% appeals against negative decisions, which amounts to about 95 cases annually. It is noted that the subject matters of the cases have a different degree of complexity, therefore, it was assumed that 40% of cases will be...

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 3 etatami, oznacza to, że na każdy etat będzie przypadać ok. 31 spraw rocznie. Podstawę do wyliczenia rocznego wymiaru czasu pracy stanowią dane na rok 2026 dla pełnego etatu, które wynoszą 2008 godzin. Roczny wymiar czasu pracy dla 3 etatów będzie się kształtował następująco:

$3 \text{ etaty} * 2008 \text{ godziny} = 6\,024\,000 \text{ godziny rocznie}$

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

$38 \text{ spraw} * 40 \text{ godziny} = 1\,520 \text{ godzin}$

natomiast w przypadku bardziej złożonych spraw otrzymamy;

$57 \text{ spraw} * 176 \text{ godzin (22 dni robocze)} = 10\,032 \text{ godziny}$

Łącznie:

$1\,520 \text{ godzin} + 10\,032 \text{ godziny} = 11\,552 \text{ godziny dla wszystkich spraw.}$

Wszystkie przyjęte dane są szacunkowe, ponieważ trudno jest dokładnie określić ile spraw będzie wpływać oraz o jakim poziomie trudności, a także jaki wymiar czasu pracy będzie określony w roku 2027 dla pełnego etatu.

Koszty osobowe i koszty stanowisk dla 3 etatów:

Rok	Etaty	Koszty osobowe (w zł)	Koszty stanowisk (w zł)
2027	2	450 365,49	88 510,72
2028	3	674 889,80	132 636,68
2029	3	691 087,15	135 819,96
2030	3	708 364,32	139 215,45
2031	3	708 364,32	139 215,45
2032	3	708 364,32	139 215,45
2033	3	708 364,32	139 215,45
2034	3	708 364,32	139 215,45
2035	3	708 364,32	139 215,45

	2036	3	708 364,32	139 215,45
	2037	3	708 364,32	139 215,45

### 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 2027	1 2028	2 2029	3 2030	5 2032	10 2037	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa – koszty po stronie podmiotów wprowadzających produkty do obrotu	-108,67	-111,39	-114,06	-116,80	-121,99	-136,02	-1343,73	
	duże przedsiębiorstwa – koszty po stronie podmiotów w zakresie akcji serwisowych	-10,74	-11,00	-11,27	-11,54	-12,05	-13,44	-132,75	
	duże przedsiębiorstwa; sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw; rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, – wydatki w związku z waloryzacją opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów	-	-	-	-	-433,25	-520,81	-3 273,35	
	przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów (netto) - waloryzacja opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów	-	-	-	-	333,61	401,03	2520,48	
	przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów (netto) - koszty związane z waloryzacją opłat za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych	-	-	-	-	-0,02	-0,04	-0,20	
	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	-0,156	-0,077	-0,077	-0,077	-0,077	-0,077	-0,077	-0,926
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw - koszty po stronie pod-	-890,35	-536,54	-536,54	-536,54	-536,54	-536,54	-536,54	-6255,75

	miotów zajmujących się importem używanych pojazdów spoza UE, ale też osób fizycznych sprowadzających takie pojazdy na użytek własny							
	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 posiadacze pojazdów - koszty z tytułu rozpatrywania skarg do TDT	-2,07	-1,24	-1,24	-1,24	-1,24	-1,24	-14,47
	rodzina i obywatele z tytułu rozpatrywania skarg – zatrudnienie nowych pracowników w TDT	0,83	0,53	0,55	0,56	0,58	0,65	6,74
	Sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw – koszty po stronie SKP z tytułu uprawnienia w KIDP-NNP	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-4,18
	Diagności – koszty z tytułu zaświadczeń w KIDPNNP	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-0,38	-4,18
	Rodzina i obywatele z tytułu KIDPNNP – zatrudnienie nowych pracowników w TDT	0,31	0,32	0,33	0,34	0,35	0,39	3,86
	Diagności – koszty z tytułu szkoleń i egzaminów w TDT, uzyskania zaświadczenia kwalifikacyjnego	-2,42	-2,09	-2,09	-2,09	-2,09	-2,09	-23,32
	Rodzina i obywatele z tytułu szkoleń i egzaminów diagnostów – zatrudnienie nowych pracowników w TDT	0,73	0,53	0,55	0,56	0,58	0,65	6,64
	Rodzina i obywatele z tytułu uznania świadectwa – zatrudnienie nowych pracowników w TDT	0,21	0,21	0,22	0,22	0,23	0,26	2,56
	Rodzina i obywatele z tytułu nadzoru rynku – zatrudnienie nowych pracowników w TDT	1,56	3,94	6,00	10,73	11,20	12,49	104,21
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 posiadających uprawnienie Dyrektora TDT - przez zatrudnianych w tych stacjach uprawnionych diagnostów posiadających zaświadczenie kwalifikacyjne Dyrektora TDT będą przeprowadzane 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 domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Przedmiotowa regulacja wpłynie na obywateli, którzy zamierzają importować na użytek własny pojazdy spoza UE i również będą musieli uzyskać świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, które będzie wymagane przy ich rejestracji w Polsce. 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 diagnosty	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	<p><u>Koszty po stronie podmiotów zajmujących się importem używanych ciągników rolniczych spoza UE czy też właścicieli takich pojazdów przed ich rejestracją w Polsce:</u></p> <p>Na podstawie danych pozyskanych z CEP w roku 2025 w Polsce zarejestrowanych zostało <u>977 ciągników rolniczych z krajów trzecich</u>. 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.</p> <p>Opłata za uzyskanie w TDT świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla nowego pojazdu wynosi do 800 zł (według aktualnie obowiązującego w 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.</p> <p>Liczba ciągników rolniczych sprowadzonych spoza UE do RP, które uzyskają świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu wydawanego przez Dyrektora TDT, jest trudna do oszacowania z uwagi na to, iż takie ciągniki rolnicze w większości przypadków nie spełniają obowiązujących wymogów w zakresie emisji czy też innych istotnych</p>	

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 (2027) wyniesie 20% wskazanej powyżej liczby zarejestrowanych w 2025 r. ciągników rolniczych tj.  $195 \text{ wniosków} \times 800 \text{ zł} = 156\,000 \text{ zł}$ . W kolejnych latach zakładamy, iż liczba ta będzie znacznie spadać nawet do 50% tj.  $97 \times 800 \text{ zł} = 77\,600 \text{ zł}$ .

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 ok. 1500 zł.

Przyjmując średnią liczbę zarejestrowanych pojazdów spoza UE (dane z CEP na podstawie 2025 r.) wynoszącą 129 600 i przyjętą 2% 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) 127 008 pojazdów powinno uzyskać takie świadectwo, zatem w pierwszym roku obowiązywania (2027) podmioty sprowadzające te pojazdy czy też właściciele tych pojazdów poniosą koszty w wysokości:  $1500 \text{ zł} \times 127\,008 = 190\,512\,000 \text{ zł}$ .  
Przy IV kwartale roku 2026 jako roku 0 przyjęto  $1500 \text{ zł} \times 31\,752 \text{ zł} = 47\,628\,000 \text{ zł}$

W kolejnych latach (od 2028) założono spadek liczby pojazdów o 40%, zatem koszty wyniosą:  $129\,600 - 40\% = 77\,760$  pojazdy  $\times 1500 \text{ zł} = 116\,640\,000 \text{ zł}$ .

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.  $129\,600 - \text{z tego } 30\% = 38\,880$ , a koszt badań wyniesie do ok. 18 000 zł (jak wskazano powyżej) to w pierwszym roku obowiązywania (2027)  $18\,000 \text{ zł} \times 38\,880 \text{ pojazdów} = 699\,840\,000 \text{ zł}$ .

W kolejnych latach (od 2028), biorąc pod uwagę spadek liczby pojazdów podlegających procedurze o 40%, tj. 77 760 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:  $23\,328 \text{ pojazdów} \times 18\,000 \text{ zł} = 419\,904\,000 \text{ zł}$ .

1 rok obowiązywania przepisów (2027):  $190\,512\,000 \text{ zł}$  (etap skp) +  $699\,840\,000$  (etap w służbie technicznej) =  $890\,352\,000 \text{ zł}$ .

Kolejne lata obowiązywania przepisów (od 2028): 116 640 000 zł (etap skp) + 419 904 000 (etap w służbie technicznej) = 536 544 000 zł.

Opłaty za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz przeprowadzanie badań technicznych pojazdów:

Projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie wysokości opłat za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz przeprowadzenie badań technicznych pojazdów przez określenie w ustawie ich cyklicznej waloryzacji (co 3 lata) uzależnionej od obiektywnego, niezależnego od systemu badań technicznych wskaźnika.

Wprowadzenie mechanizmu waloryzacji wysokości opłaty za wydanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów będzie wiązało się z wydatkami po stronie przedsiębiorców w przypadku uzyskiwania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów a następnie co do zasady co 5 lat. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania. Wysokość tej opłaty jest obecnie określona w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1070 oraz z 2025 r. poz. 1223) i wynosi 700 zł.

Wprowadzenie mechanizmu waloryzacji wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów wpłynie pozytywnie na zwiększenie dochodów przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Wysokość opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów również jest określona w wyżej wymienionym rozporządzeniu.

Podstawą dla wykonania obliczeń wysokości opłat za przeprowadzenie poszczególnych badań technicznych pojazdów był wskaźnik makroekonomiczny „Średnioroczna dynamika cen towarów i usług konsumpcyjnych”, o którym mowa w załączniku do wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw w Tablica 1. Podstawowe wskaźniki makroekonomiczne w latach 2025-2030 dla poniższych lat:

- 1) w 2027 r. – 102,5;
- 2) w 2028 r. – 102,4;
- 3) w 2029 r. – 102,4;

Po upływie 3 lat (obowiązywanie od dnia 1 stycznia roku następnego) wysokość opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów wzrosłaby o 2,43%.

**Wysokość opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów obecnie i po 3 latach.**

<b>Okresowe badanie techniczne:</b>	<b>Obecnie obowiązująca wysokość opłaty</b>	<b>Zakładana wysokość opłaty po 3 latach</b>
motocykl, ciągnik rolniczy	94 zł	97 zł
samochód osobowy, autobus przeznaczony do przewozu nie więcej niż 15 osób łącznie z kierowcą, samochód ciężarowy i specjalny do 3,5 t d.m.c., pojazd trójkołowy powyżej 0,4 t m.w.	149 zł	153 zł
samochód ciężarowy i specjalny, ciągnik samochodowy siodłowy powyżej 3,5 t do 16 t d.m.c.	234 zł	240 zł
samochód ciężarowy i specjalny, ciągnik samochodowy siodłowy powyżej 16 t d.m.c., ciągnik samochodowy balastowy	269 zł	276 zł
autobus przeznaczony do przewozu więcej niż 15 osób łącznie z kierowcą	304 zł	312 zł
przyczepa ciężarowa rolnicza do 1,5 t d.m.c.	61 zł	63 zł
przyczepa ciężarowa rolnicza powyżej 1,5 t do 6 t d.m.c	76 zł	78 zł
przyczepa ciężarowa rolnicza powyżej 6 t d.m.c.	107 zł	110 zł
przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna do 3,5 t d.m.c.	119 zł	122 zł
przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna powyżej 3,5 t do 16 t d.m.c.	249 zł	256 zł
przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna powyżej 16 t d.m.c.	270 zł	277 zł
pojazd przystosowany do zasilania gazem (za badanie specjalistyczne)	96 zł	99 zł
tramwaj – wagon silnikowy	504 zł	517 zł
tramwaj – wagon przegubowy	604 zł	619 zł
tramwaj – wagon doczepny czynny	382 zł	392 zł

tramwaj – wagon doczepny bierny	168 zł	173 zł
trolejbus – badania elektryczne	175 zł	180 zł
motorower	76 zł	78 zł
pojazd wolnobieżny wchodzący w skład kolejki turystycznej	94 zł	97 zł
<b>Ponowne sprawdzenie mechanizmów i zespołów w pojeździe, w którym stwierdzono usterki w trakcie badań technicznych w zakresie:</b>		
skuteczności i równomierności działania hamulców	30 zł	31 zł
skuteczności działania hamulców tramwaju	183 zł	188 zł
skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego trolejbusu	76 zł	78 zł
ustawienia i natężenia świateł drogowych i świateł mijania	21 zł	22 zł
połączeń układu kierowniczego oraz jałowego ruchu koła kierownicy, luzów w zawieszeniu	30 zł	31 zł
toksyczności spalin	21 zł	22 zł
poziomu hałasu	30 zł	31 zł
geometrii kół jednej osi	55 zł	57 zł
działania amortyzatorów jednej osi	21 zł	22 zł
wszystkich innych usterek łącznie	30 zł	31 zł
<b>Dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska:</b>		
określone usterki techniczne, warunki techniczne (osobno za każde określone warunki techniczne lub badany układ czy zespół pojazdu)	30 zł	31 zł
po wypadku, kolizji drogowej (za badanie specjalistyczne)	143 zł	147 zł
dane techniczne niezgodne ze stanem faktycznym	78 zł	80 zł

<b>Dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska:</b>		
co do którego zachodzi podejrzenie, że nie spełnia określonych warunków technicznych	30 zł	31 zł
po wypadku, kolizji drogowej (za badanie specjalistyczne)	143 zł	147 zł
<b>Pozostałe dodatkowe badania techniczne pojazdu:</b>		
który ma być używany jako taksówka (za warunki dodatkowe)	64 zł	66 zł
który ma być używany jako uprzywilejowany (za warunki dodatkowe)	76 zł	78 zł
który ma być używany do przewozu materiałów niebezpiecznych (za badanie specjalistyczne)	130 zł	134 zł
autobusu, który może poruszać się po drogach z prędkością 100 km/h (za badanie specjalistyczne)	192 zł	197 zł
do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego (za warunki dodatkowe)	73 zł	75 zł
w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym	125 zł	129 zł
o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	76 zł	78 zł
skierowany przez starostę lub na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji	91 zł	94 zł
skierowany przez starostę lub na wniosek posiadacza pojazdu jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska	143 zł	147 zł
w którym w czasie badania technicznego stwierdzono śla-	143 zł	147 zł

dy uszkodzeń lub naruszenia elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego		
pojazd, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	76 zł	78 zł
dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego	183 zł	188 zł
o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (za każde stanowisko kierującego)	76 zł	78 zł
<b>Sprawdzenie spełniania dodatkowych warunków technicznych dla niektórych pojazdów oraz pozostałe czynności przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów:</b>		
prawidłowości przystosowania pojazdu silnikowego do ciągnięcia przyczepy	53 zł	55 zł
czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym dla pojazdów przeznaczonych do wykonywania czynności na drodze	32 zł	33 zł
czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymaganym dla pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu osób	73 zł	75 zł
czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymaganym dla autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej	62 zł	64 zł
czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymaganym dla autobusu szkolnego	62 zł	64 zł
wykonanie numeru nadwozia	74 zł	76 zł
wykonanie tabliczki i jej umieszczenie	55 zł	57 zł
sporządzenie opinii (na wniosek właściciela pojazdu) do wniosku o odstępstwo od warunków technicznych	125 zł	129 zł
Na podstawie danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów dotyczących liczby przeprowadzonych		

	<p>badan technicznych w latach 2021-2025 oszacowano, że liczba badan technicznych wszystkich pojazdów w tzw. roku „0” wyniesie ok. 22,5 mln (tj. 22 525 867– średnia liczba badan technicznych z lat 2021-2025). W kolejnych latach liczba badan technicznych może wynieść:</p> <p>2027 – 23 370 587;</p> <p>2028 – 24 246 984;</p> <p>2029 – 25 156 245;</p> <p><b>2030 – 26 099 605;</b></p> <p><b>2031 – 27 078 340;</b></p> <p><b>2032 – 28 093 778;</b></p> <p><b>2033 – 29 147 294;</b></p> <p><b>2034 – 30 240 318;</b></p> <p><b>2035 – 31 374 330;</b></p> <p><b>2036 – 32 550 867.</b></p> <p>Do szacunków dotyczących wpływu na właścicieli pojazdów jak również przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przyjęto różnicę pomiędzy zakładaną wysokością opłaty po 3 latach a obecnie obowiązującą wysokością opłaty za badanie techniczne w odniesieniu do: samochodu osobowego, motocykla, ciągnika rolniczego i samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 16 t ze względu na najwyższą liczbę wykonywanych badan technicznych tych pojazdów. Należy dodać, że liczby pozostałych badan technicznych w porównaniu do liczby okresowych badan technicznych wyżej wymienionych pojazdów są znikome (pomijalne).</p> <p>Jako, że projekt dotyczy wszystkich pojazdów przedstawianych do badan technicznych, projekt spowoduje wzrost wydatków osób fizycznych przedstawiających pojazdy do badan technicznych (tj. będzie miał wpływ na budżet domowy). Koszty zostały policzone w sposób następujący – 16 zł x prognozowana liczba badan technicznych wszystkich pojazdów w poszczególnych latach.</p>
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<b>Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).</b>	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

## Komentarz:

Zmiana przepisów objętych projektem, co skutkuje wprowadzeniem nowych procedur i nałożeniem nowych obowiązków wynika z konieczności zapewnienia zgodności prawa krajowego z prawem UE. I tak:

- w zakresie objęcia używanych ciągników rolniczych (oraz pojazdów innych kategorii objętych rozporządzeniem 167/2013) sprowadzonych z krajów trzecich procedurą krajowego dopuszczenia indywidualnego nowego pojazdu realizowanego przez Dyrektora TDT wynika z definicji nowego pojazdu zawartego w unijnym rozporządzeniu homologacyjnym 167/2013 oraz wyroku TSUE C-513/15. Temat dopuszczenia do ruchu w Polsce ciągników rolniczych pochodzących z krajów trzecich był również przedmiotem spotkania przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury z KE w 2024 r. KE potwierdziła, iż używane ciągniki rolnicze z krajów trzecich powinny być traktowane jako nowe pojazdy na potrzeby ich dopuszczenia do ruchu drogowego w UE. KE oczekuje na wprowadzenie przez Polskę regulacji w tym zakresie.

- wprowadzenie regulacji z zakresu nadzoru rynku, w tym kontroli podmiotów gospodarczych wynika z konieczności ustanowienia ramowych zasad funkcjonowania i organizacji krajowego systemu nadzoru rynku produktów objętych unijnym prawodawstwem – w UC95 – w obszarze homologacyjnym w ramach rozporządzenia (UE) 2019/1020. MRiT również od 2022 r. proceduje projekt w zakresie ustanowienia takiego systemu – UC 113, a obecnie UC45. Co więcej art. 45 ust. 1 Prawa przedsiębiorców wskazuje, iż:

„1. Kontrola działalności gospodarczej przedsiębiorców jest przeprowadzana na zasadach określonych w niniejszej ustawie, chyba że zasady i tryb kontroli wynikają z ratyfikowanych umów międzynarodowych albo bezpośrednio stosowanych przepisów prawa Unii Europejskiej.”

- ustanowienie nowej procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia w odniesieniu do używanych pojazdów z krajów trzecich nie jest wymagane bezpośrednio przepisami UE, ale jest zgodne ze stanowiskiem KE, jakie MI uzyskało w 2025 r., wskazując na potrzebę całkowitej harmonizacji unijnych przepisów homologacyjnych dla wszystkich używanych pojazdów sprowadzanych spoza UE. 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 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.

Przewidziane w projekcie UC95 przepisy dotyczące procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu nie stanowią nowego obowiązku w stosunku do aktualnych przepisów – obowiązkowa homologacja w zakresie instalacji gazowej obowiązuje już od wielu lat w Polsce, na początku była uregulowana w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. Nr 98, poz. 602, z późn. zm.) – art. 68 ust. 3 i aktach wykonawczych m.in. w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1999 r. w sprawie homologacji pojazdów (Dz.U. Nr 91, poz. 1039) czy też w rozporządzeniu dedykowanym tylko tej procedurze tj. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 grudnia 2003 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz.U. Nr 232, poz. 2333).

W 2023 r. procedura homologacji instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem została przeniesiona do nowej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia - całościowo regulującej system homologacji

w Polsce. Z uwagi na wprowadzanie w UC95 kompleksowych przepisów w ramach nadzoru rynku i stosowania sankcji administracyjnych w ramach procedur homologacyjnych zgodnie z przepisami UE uznano za zasadne wprowadzenie rozwiązań w tym zakresie również w odniesieniu do krajowej procedury homologacji dodatkowej instalacji gazem.

Obowiązująca na gruncie unijnym procedura homologacji typu pojazdu w ramach rozporządzenia UE 168/2013 nie uwzględnia hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego – poszczególne państwa członkowskie UE określają własne procedury krajowe w zakresie ich dopuszczania i zasad poruszania się w ruchu drogowym – regulacje w tym zakresie w PL zostały określone w ustawie z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 720), a od strony technicznej w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 6 października 2021 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. poz. 1877). Wprowadzenie nadzoru TDT nad spełnieniem przez te pojazdy obowiązujących dla nich warunków technicznych jest kluczowe w kontekście coraz częstszych wypadków z udziałem tego rodzaju pojazdów, które nie spełniają wymaganych przepisów od strony technicznej – pozwoli to na uszczelnienie systemu na etapie wprowadzania hulajnog elektrycznych i urządzeń transportu osobistego do obrotu w Polsce – Dyrektor TDT będzie miał możliwość współpracy z organami celno-skarbowymi i weryfikacji przed ich dopuszczaniem w Polsce nie tylko dokumentacji technicznej, ale również kontroli z celnikami na granicy, w portach morskich, czy spełniają wymagane warunki techniczne, co powinno ograniczyć import pojazdów niezgodnych z wymaganiami.

Zgodnie z art. 5 pkt 4 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2026 r. poz. 166) zawód regulowany oznacza zespół czynności zawodowych, których wykonywanie jest uzależnione od posiadania określonych w przepisach regulacyjnych formalnych kwalifikacji niezbędnych do wykonywania tych czynności zawodowych oraz, o ile jest to wymagane, od spełnienia innych warunków określonych w tych przepisach, stanowiących o sposobie regulacji zawodu.

Formalne kwalifikacje niezbędne do wykonywania zawodu diagnosty zostały uregulowane w art. 84 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Podstawę regulacji zawodu regulowanego stanowi również rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1921).

Uprawnienie do wykonywania badań technicznych pojazdów wydaje starosta, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała egzamin kwalifikacyjny. Ponadto na mocy § 1 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie upoważnienia organów do uznawania kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych należących do działów budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo i transport (Dz. U. poz. 2086), Dyrektor TDT jest upoważniony do uznawania w drodze decyzji, nabytych w innych niż Rzeczpospolita Polska państwach członkowskich Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwach członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronach umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kwalifikacji do wykonywania zawodu regulowanego, jakim jest zawód diagnosty uprawniony do wykonywania badań technicznych pojazdów.

Z danych otrzymanych od Dyrektora TDT (stan na dzień 24 kwietnia 2026 r. na podstawie liczby wydanych zaświadczeń potwierdzających zdanie egzaminu kwalifikacyjnego od 2016 r.) wynika, że jest 15490 diagnostów.

Projekt ustawy UC95 wprowadza nową krajową procedurę dopuszczenia indywidualnego pojazdu niebędącego nowym pojazdem, która będzie realizowana przez uprawnionego diagnostę zatrudnionego przez przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą w zakresie okręgowej albo podstawowej stacji kontroli pojazdów.

Należy zauważyć jak wskazano powyżej, iż zarówno uprawniony diagnosta, jak i przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów sami decydują o przystąpieniu do przeprowadzenia tej procedury – zatem ma ona charakter fakultatywny. Dopiero w przypadku podjęcia zamiaru realizacji tej procedury, zarówno diagnosta, jak i przedsiębiorca prowadzący stację będą musieli spełnić określone wymogi dedykowane tej procedurze i uzyskać odpowiednie upoważnienia do jej realizacji.

Takie samo podejście jest w przepisie przejściowym projektu UC95 – art. 8 i 9 – gdzie pozostawiona jest fakultatywność realizacji procedury, która zależy od decyzji diagnosty, a nie wynika z obowiązku prawnego. Natomiast jeżeli już diagnosta zdecyduje się na realizację tej procedury to musi przejść cały proces w zakresie szkolenia, egzaminu i uzyskania zaświadczenia kwalifikacyjnego wydanego przez Dyrektora TDT – wymogi te nie dotyczą zatem każdego uprawnionego diagnosty, ale tylko tego, który będzie chciał przeprowadzać w stacji kontroli pojazdów procedurę krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Mając na uwadze powyższe, w ocenie projektodawcy, wprowadzenie nowej procedury i określenie wymagań na potrzeby jej przeprowadzania nie wpływa na sam dostęp do zawodu diagnosty, gdyż projekt UC95 nie zmienia formalnych kwalifikacji określonych w art. 84 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, niezbędnych do uzyskania od starosty uprawnienia diagnosty, czy też uznania kwalifikacji przez Dyrektora TDT.

Wprowadzenie nowego fakultatywnego zadania dla diagnostów i wymagań z tym związanych projektem ustawy UC95 spowodowało konieczność obowiązkowego przeprowadzenia oceny zgodności projektowanych przepisów z zasadami proporcjonalności, uzasadnionego i niedyskryminującego charakteru:

Projektowane przepisy są zgodne z zasadą uzasadnionego charakteru. Jest to istotne zważywszy, że nadrzędnym celem nowych regulacji jest zapewnienie szerszego dostępu dla właścicieli pojazdów sprowadzonych z krajów spoza UE do uzyskania krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem w porównaniu do sytuacji, gdyby zadanie to wykonywałyby w pełni służba techniczna. Dlatego takie rozwiązanie przekłada się na spełnienie wymogu zgodności projektowanych przepisów także z zasadą proporcjonalności tj. liczby uprawnionych diagnostów w stosunku do służby technicznej (certyfikowanej jednostki badawczej).

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że przepisy projektu w zakresie wymagań, jakie powinien spełnić uprawniony diagnosta w celu wykonywania nowej procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem nie są dyskryminujące ze względu na obywatelstwo lub miejsce zamieszkania.

Projektowane przepisy są uzasadnione nadrzędnymi względami interesu ogólnego, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska naturalnego. Uznano, że diagnosta, który wykonuje czynności o charakterze publicznoprawnym w systemie badań technicznych pojazdów będzie w stanie zrealizować, przy wykorzystaniu projektowanych przepisów prawnych i instrumentów technicznych, wskazane cele w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem.

Pomimo wprowadzonych przepisów przejściowych, o których mowa w art. 8 i 9 projektu (zawierających inne wymagania w odniesieniu do diagnosty, który uzyskał uprawnienie do wykonywania badań technicznych przed dniem wejścia w

życie ustawy a diagnosty, który jest już zatrudniony przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie ustawy), przepisy są odpowiednie do zapewnienia osiągnięcia zamierzonych celów i nie wykraczają poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów. Odbycie jednodniowego szkolenia w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy zostało ujęte jako równoznaczne z ukończeniem szkolenia i zdaniem egzaminu kwalifikacyjnego, o których mowa w art. 68g ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, z uwagi, że diagnosty, którzy są zatrudnieni już u przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów mogą wykorzystać wiedzę z zakresu przeprowadzania badań technicznych w celu realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, a także zapewnić, że ta procedura będzie mogła zostać realizowana w możliwie krótkim czasie po wejściu w życie ustawy.

## 9. Wpływ na rynek pracy

Projekt ustawy ma wpływ na rynek pracy – uprawnieni diagnosty posiadający zaświadczenie kwalifikacyjne Dyrektora TDT będą mogli realizować nowe zadanie związane z procesem dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego spoza UE, a w tym celu odbyć szkolenie i poddać się egzaminowi kwalifikacyjnemu w tym zakresie.

Zatrudnienie związane z projektem:

- rozpatrywanie skarg w przypadku negatywnego rozstrzygnięcia 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 w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – w pierwszym roku - **7 pracowników**, w kolejnych latach **docelowo 5 pracowników TDT**,
- zadania w zakresie wydawania zaświadczeń kwalifikacyjnych diagnostom jak i nadawania uprawnień stacjom kontroli pojazdów w zakresie realizacji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem – **3 pracowników TDT**,
- uznawanie krajowych świadectw indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanych przez inny kraj UE – **2 pracowników TDT**,
- zadania w obszarze nadzoru rynku – w pierwszym roku **15 pracowników TDT**, w drugim roku **37**, w trzecim **55**, a w latach kolejnych **96**,
- 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 3 osoby.

## 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne: ...		

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 oraz 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 zmieniających i dodawanych do ustawy homologacyjnej i PRD dotyczących:

1. wystawiania świadectw zgodności w postaci elektronicznej;
2. objęcia używanych ciągników rolniczych spoza UE procedurą krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu;
3. nadzoru rynku i administracyjnych kar pieniężnych;
4. akcji serwisowych.

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

1. procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, które będą stosowane po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, aby zapewnić odpowiedni czas na przygotowanie się do realizacji tej procedury. Dlatego też przepisy dotyczące szkolenia i egzaminowania diagnostów, uzyskiwania zaświadczeń kwalifikacyjnych i uprawnień wydawanych przez Dyrektora TDT oraz upoważniania przez Dyrektora TDT jednostek do prowadzenia szkoleń muszą wejść w życie w terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, aby zapewnić odpowiedni czas na uzyskanie stosowanych uprawnień przez diagnostów i przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów koniecznych do realizacji tej procedury. W terminie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia powinien również wejść w życie akt wykonawczy zgodnie z delegacją art. 68r ustawy, określający zasady procedury od strony technicznej oraz kwestie dotyczące szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów związanych z procedurą;
2. zmian wprowadzanych w projekcie, które skutkują zmianami w zakresie danych gromadzonych w CEP i powodują konieczność zapewnienia odpowiedniego czasu na dostosowanie ewidencji od strony technicznej – terminy są ustalone z Centralnym Ośrodkiem Informatyki:
  - a) odnotowanie informacji o wycofaniu pojazdu z obrotu lub użytkowania w ramach decyzji Dyrektora TDT, o uprawomocnieniu tej decyzji oraz automatycznym „wyrejestrowaniu” z mocy prawa, z uwzględnieniem przekazania do Starosty powiadomienia o wyrejestrowaniu – wejścia w życie – 24 miesiące od dnia ogłoszenia ustawy,
  - b) krajowe dopuszczenie indywidualne pojazdu niebędącego nowym pojazdem – działania obejmują przygotowanie rozwiązania dla stacji kontroli pojazdów umożliwiającego przekazanie informacji o świadectwie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem albo zaświadczeniu o braku spełnienia wymagań tej procedury, przekazywanie przez TDT w postaci elektronicznej do ewidencji informacji o cofnięciu świadectwa – wejście w życie – 12 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy,
  - c) dodatkowe badanie techniczne pojazdu w przypadku braku oświadczenia danych niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu + dokument identyfikacyjny pojazdu (DIP) – obejmuje przekazanie danych o badaniu

technicznym pojeździe, dla którego nie wydano oświadczenia łącznie z danymi niezbędnymi do rejestracji pojazdu, w tym dotyczącymi rodzaju/podrodzaju/przeznaczenia pojazdu. Obejmuje również przekazywanie danych o DIP wykonywanym przez stacje kontroli pojazdów – w przypadkach, w których DIP jest przez stacje kontroli pojazdów wydawany – wejście w życie – 12 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy,

d) przekazywanie do ewidencji w postaci elektronicznej oświadczeń zawierających dane i informacje o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu oraz powiadomienia TDT o błędnych eCoC – wejście w życie – 8 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 dnia złożenia przez właściciela pojazdu wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt czasowy albo wniosku o udzielenie cudzoziemcowi zezwolenia na pobyt stały albo wniosku o zezwolenie na pobyt rezydenta długoterminowego Unii Europejskiej – 12 miesięcy od dnia ogłoszenia;

4. poszerzenia informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych, prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu, które będą stosowane 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 oraz zapewnienie niezbędnych zasobów finansowych i osobowych do realizacji zadań w ramach tego obszaru.

Jako miernik efektów projektu przyjęta zostanie zatem:

1. liczba świadectw krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanych przez uprawnionego diagnostę 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 za np. wprowadzenie do obrotu pojazdów bez wymaganych dokumentów homologacyjnych lub dokumentów równoważnych czy też niespełniających wymagań technicznych, w tym również dotyczących takich pojazdów jak hulajnogi elektryczne i rowery z dodatkowym napędem elektrycznym, czy też spraw związanych z akcjami serwisowymi;
2. ocena wysokości wskaźnika opłaty pobieranej w ramach systemu nadzoru rynku oraz ocena realizacji przez podmioty gospodarcze obowiązku uiszczania tej opłaty wobec wprowadzonej w projekcie zasady dobrowolności jej uiszczania (tzw. samonaliczanie opłaty przez podmioty gospodarcze), co pozwoli na rozważenie wprowadzenia dodatkowego dokumentu składanego do wniosku o rejestrację pojazdu w ramach art. 72 PRD – tj. dowodu uiszczenia opłaty za nadzór rynku motoryzacyjnego uiszczonej przez podmiot gospodarczy/producenta pojazdu za wprowadzenie tego pojazdu do obrotu w Polsce po raz pierwszy.
3. wpływ regulacji na rozwój rynku, strukturę rynku oraz bezpieczeństwo (kierunki sprowadzania pojazdów, skala

sprawdzania pojazdów spoza UE, które nie spełniają standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska)

Ewaluacją objęta zostanie również planowana w OSR liczba zatrudnienia w ramach nadzoru rynku pod kątem oceny, czy jest wystarczająca na kompleksową i skuteczną realizację zadań w tym obszarze). Czas realizacji ewaluacji 3 lata.

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

Załączniki nr 1-7.