



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IV kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-15-04

**Druk nr 2580**  
Warszawa, 27 lutego 2004 r.

Pan  
Marek Borowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych wraz z projektem podstawowego aktu wykonawczego,**

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych<sup>1)</sup>

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, Nr 124, poz. 1152, Nr 130, poz. 1190, Nr 137, poz. 1302, Nr 149, poz. 1451 i 1452, Nr 200, poz. 1953 i Nr 210, poz. 2036) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 36 otrzymuje brzmienie:

„36) pojazd specjalny – pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji;”;

b) po pkt 42 dodaje się pkt 42a w brzmieniu:

„42a) ciągnik samochodowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie wyłącznie do ciągnięcia przyczepy, określenie to obejmuje ciągnik siodłowy i ciągnik balastowy;”;

2) w art. 20 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.”;

3) w art. 33 w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brak jest wydzielonej drogi dla rowerów.”;

4) w art. 59 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1 i 2, uważa się za spełniony, jeżeli tablica rejestracyjna posiada znak określający państwo, w którym pojazd został zarejestrowany.”;

5) w art. 66 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Autobus, samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i ciągnik samochodowy, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 t, powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną, ograniczający maksymalną prędkość autobusu do 100 km/h, a samochodu ciężarowego i ciągnika samochodowego do 90 km/h.”;

6) art. 68 otrzymuje brzmienie:

„Art. 68. 1. Producent lub importer nowego pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru, tramwaju lub przyczepy oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać na każdy nowy typ tych pojazdów, przedmiot ich wyposażenia i części świadectwo homologacji wydane przez ministra właściwego do spraw transportu.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy producenta lub importera samochodu osobowego z silnikiem spalinowym, ciągnika rolni-

czego, motocykla i motoroweru, który uzyskał dla tych pojazdów świadectwo homologacji wydane zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

3. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy producenta lub importera przedmiotów wyposażenia lub części pojazdu, który uzyskał dla tych przedmiotów wyposażenia lub części świadectwo homologacji wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.
4. Producent lub importer, o którym mowa w ust. 2, jest obowiązany przekazać ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o uzyskanych świadectwach homologacji typu pojazdu wraz z opisem technicznym oraz dane i informacje o pojeździe, o których mowa w art. 80b ustawy, niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdów, jeżeli opis techniczny ich nie zawiera.
5. Za producenta, o którym mowa w ust. 1, uważa się również podmiot dokonujący montażu lub zabudowy pojazdów.
6. Przepis ust. 1 dotyczy również instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz sposobu jej montażu przez różne podmioty.
7. Świadectwo homologacji wydaje się za opłatą na podstawie wyników badań homologacyjnych polegających na sprawdzeniu, czy dany typ pojazdu, przedmiot jego wyposażenia lub część odpowiadają warunkom określonym w:
  - 1) przepisach art. 66 oraz ust.19;

- 2) regulaminach stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135 i 1136), przyjętych do stosowania przez Rzeczpospolitą Polską wraz ze zmianami obowiązującymi od daty wejścia ich w życie.
8. Minister właściwy do spraw transportu lub jednostka przez niego upoważniona może przeprowadzać kontrolę produkcji pojazdów, przedmiotów ich wyposażenia lub części objętych homologacją typu co do ich zgodności z warunkami określonymi w świadectwie homologacji.
9. Badania homologacyjne, kontrola zgodności produkcji, zbieranie i przetwarzanie informacji, o których mowa w ust. 4, są przeprowadzane na koszt producenta, importera lub podmiotu dokonującego montażu instalacji gazowej.
10. W przypadku produkcji danego typu pojazdu przez różne podmioty, badania homologacyjne przeprowadza się odrębnie dla każdej wersji typu pojazdu.
11. W razie zmiany warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji, producent lub importer jest obowiązany uzyskać zmianę do posiadanego świadectwa homologacji jako rozszerzenie świadectwa homologacji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

12. W razie wprowadzenia zmian w typie pojazdu, przedmiocie wyposażenia lub części wpływających na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji, producent lub importer jest obowiązany uzyskać zmianę do posiadanego świadectwa homologacji jako rozszerzenie świadectwa homologacji danego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.
13. Zmianę świadectwa homologacji wydaje się za opłatą po sprawdzeniu, czy dany typ pojazdu, przedmiot jego wyposażenia lub części odpowiadają warunkom określonym w ust. 7.
14. Świadectwo homologacji typu pojazdu wygasa, jeżeli:
  - 1) producent lub importer pojazdu, w przypadku określonym w ust. 11 i 12, nie uzyska zmiany do tego świadectwa;
  - 2) producent podejmie decyzje o ostatecznym zakończeniu produkcji typu pojazdu.
15. Producent lub importer pojazdu jest obowiązany przekazać do ministra właściwego do spraw transportu, na 60 dni przed terminem wygaśnięcia świadectwa homologacji, informację o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu pojazdu, ze wskazaniem powodu i daty wygaśnięcia oraz numeru identyfikacyjnego VIN, ostatniego pojazdu zgodnego z wygasającym świadectwem homologacji.
16. Minister właściwy do spraw transportu cofa świadectwo homologacji w razie stwierdzenia, że pojazd, przedmiot wyposażenia lub część nie odpowiadają warunkom określonym w świa-

dectwie homologacji i producent lub importer nie usunął stwierdzonych niezgodności w terminie 90 dni od ich stwierdzenia.

17. Przepisy ust. 1-16 nie dotyczą pojazdu:

- 1) zabytkowego;
- 2) zbudowanego przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej, którego markę określa się jako „SAM”;
- 3) specjalnego lub używanego do celów specjalnych Sił Zbrojnych, Policji, Straży Granicznej, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej;
- 4) wyprodukowanego lub importowanego w ilości jednej sztuki rocznie; nie dotyczy to tramwajów i trolejbusów.

18. Pojazdy, o których mowa w ust. 17 pkt 1 i 2, podlegają badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi, które przeprowadza się na koszt wnioskodawcy.

19. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki i tryb wydawania, zmiany i cofania świadectw homologacji, zakres wymagań obowiązujących w procesie homologacji, zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności produkcji lub montażu z warunkami homologacji, wzory dokumentów związanych z homologacją oraz jednostki upoważnione do przeprowadzania badań homologacyjnych, kontroli zgodności

produkcji lub montażu z warunkami homologacji;

2) wysokość opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji nie wyższych niż 1000 euro

– uwzględniając w szczególności przepisy prawa Unii Europejskiej i porozumienia międzynarodowe w zakresie badań homologacyjnych oraz koszty wydania i zmiany świadectw homologacji w zależności od zakresu świadectwa.

20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób przekazywania i przetwarzania danych i informacji, o których mowa w ust. 4, a także wysokość opłat z tym związanych nie wyższych niż 100 euro za jedno świadectwo homologacji typu pojazdu lub jego zmianę oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach, mając na uwadze sprawność funkcjonowania procesu rejestracji i ewidencji pojazdów, możliwość prawidłowej identyfikacji pojazdów uzyskujących świadectwa homologacji typu pojazdu wydane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej oraz koszty przygotowania informacji o tych pojazdach na potrzeby rejestracji i ewidencji pojazdów.

21. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów oraz zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu, określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań zgodności pojazdów z warunkami technicznymi, o których



mowa w ust. 18, wzory dokumentów związanych z tymi badaniami oraz jednostki upoważnione do tych badań.”;

7) po art. 68 dodaje się art. 68a w brzmieniu:

„Art. 68a. 1. Minister właściwy do spraw transportu przesyła, w terminie 30 dni od dnia wydania świadectwa homologacji zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej kopie tych świadectw wraz z opisem technicznym wystawione dla każdego typu pojazdu, na który wydano, zmieniono lub cofnięto świadectwo homologacji typu pojazdu.

2. Minister właściwy do spraw transportu, co najmniej na 30 dni przed terminem wygaśnięcia świadectwa homologacji wydanego zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji, przesyła do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej informację o wygaśnięciu świadectwa homologacji typu pojazdu, ze wskazaniem powodu i daty wygaśnięcia oraz numeru identyfikacyjnego VIN ostatniego pojazdu zgodnego z wygasającym świadectwem homologacji.

3. Minister właściwy do spraw transportu przesyła raz w miesiącu do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej listę świadectw homologacji typu przedmiotu wyposażenia i części na które wydano, zmieniono lub cofnięto świadectwo homologacji w miesiącu poprzednim.

4. Minister właściwy do spraw transportu w terminie 30 dni od dnia udzielenia zwolnienia z obowiązku, o którym mowa w art. 68 ust. 1, przesyła informację o udzielonych zwolnieniach do właściwych organów państw członkowskich Unii Europejskiej.
  5. Minister właściwy do spraw transportu przekaze Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej nazwy i adresy:
    - 1) organu wydającego homologację typu pojazdu oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części;
    - 2) upoważnionych jednostek badawczych z podaniem zakresu upoważnienia.
  6. Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić, w drodze rozporządzenia, jednostkę organizacyjną jemu podległą, do wykonywania niektórych czynności, o których mowa w art. 68 oraz ust. 1-4, mając na uwadze usprawnienie procedury w tym zakresie.
  7. Jednostka, o której mowa w ust. 6, otrzymuje prowizję w wysokości nie wyższej niż 30 % od opłat pobranych z tytułu niektórych czynności, o których mowa w art. 68 oraz ust. 1-4.”;
- 8) w art. 71:
- a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
    - „5. Pojazd zarejestrowany za granicą dopuszcza się do ruchu, jeżeli odpowiada wymaganym warunkom technicznym i jest zaopatrzony w tablice rejestracyjne z numerem rejestracyjnym składającym się z liter alfabetu łacińskiego i cyfr arabskich, z zas-

trzeżeniem art. 59 ust. 2 i 3, a kierujący pojazdem ma przy sobie dokument stwierdzający dokonanie rejestracji.”,

b) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Pojazd sprowadzony z terytorium państwa nie będącego członkiem Unii Europejskiej, po dokonaniu ostatecznej odprawy celnej przywózowej, dopuszcza się do ruchu na okres 30 dni.

7. Właściciel pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest obowiązany zarejestrować pojazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia jego sprowadzenia.”;

9) w art. 72 w ust. 2 :

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pojazdu sprowadzonego z zagranicy – w zakresie ust. 1 pkt 5; w tym przypadku zamiast dowodu rejestracyjnego dopuszcza się przedstawienie innego dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu za granicą, wydanego przez organ właściwy do rejestracji pojazdów za granicą;”,

b) dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) pojazdu – w zakresie ust. 1 pkt 5; w tym przypadku zamiast dowodu rejestracyjnego wymaga się przedstawienia decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.”;

10) w art. 77 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kartę pojazdu dla pojazdu samochodowego, innego niż określony w ust. 1, wydaje, za opłatą i po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, właściwy w sprawach rejestracji starosta przy pierwszej rejestracji pojazdu na terytorium

Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem pojazdów zabytkowych i pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 4.”;

11) w art. 78 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W razie przeniesienia na inną osobę własności pojazdu czasowo wycofanego z ruchu, dotychczasowy właściciel przekazuje nowemu właścicielowi decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu i kartę pojazdu, jeżeli była wydana.”;

12) po art. 78 dodaje się art. 78a w brzmieniu:

„Art. 78a. 1. Czasowego wycofania pojazdu z ruchu, dokonuje, na wniosek właściciela pojazdu lub podmiotu, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, starosta właściwy ze względu na miejsce ostatniej rejestracji pojazdu, wydając decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.

2. Wycofaniu czasowemu podlegają zarejestrowane :

1) samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t;

2) ciągniki samochodowe;

3) pojazdy specjalne.

3. Decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, wydaje za opłatą organ, o którym mowa w ust. 1, po złożeniu przez właściciela pojazdu lub podmiot, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, do depozytu w tym organie dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych.

4. Pojazd może być czasowo wycofany z ruchu na okres od 2 do 6 miesięcy. Okres ten może być jednorazowo przedłużony, jednak łączny okres wycofania pojazdu z ruchu nie może przekraczać 9 miesięcy w roku, licząc od dnia jego wycofania z ruchu.
  5. Właściciel pojazdu lub podmiot, któremu powierzono pojazd w trybie przepisu art. 73 ust. 5, wycofanego z ruchu jest obowiązany zapewnić postój tego pojazdu poza drogą publiczną i strefą zamieszkania. Przepisy art. 46 ust. 5 stosuje się odpowiednio.
  6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb i warunki czasowego wycofania pojazdów z ruchu, wysokość opłat w zależności od okresu wycofania z ruchu, w wysokości nie wyższej niż 150 zł oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach, mając na względzie konieczność przeciwdziałania używaniu przez właścicieli pojazdów czasowo wycofanych z ruchu oraz koszty ponoszone przez organy administracji publicznej.”;
- 13) w art. 79a w ust. 1 uchyla się pkt 1;
  - 14) w art. 80b w ust.1a w pkt 2 dodaje się lit. i w brzmieniu:
    - „i) czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu i jego ponownym dopuszczeniu do ruchu po tym wycofaniu;”;
  - 15) w art. 81:
    - a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
      - „4. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla

lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania, a potem corocznie. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki osobowej, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Okresowe badanie techniczne autobusu o liczbie miejsc powyżej 15 łącznie z miejscem kierowcy przeprowadza się przed upływem 1 roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy.”,

c) w ust. 8:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę w razie uzasadnionego przypuszczenia, że:

- a) zagraża bezpieczeństwu ruchu,
- b) narusza wymagania ochrony środowiska,
- c) uczestniczył w kolizji lub wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 4;”,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) skierowany przez starostę w celu ustalenia danych pojazdu niezbędnych do jego rejestracji;”,

– dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) sprowadzony z zagranicy i noszący ślady uszkodzeń lub którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących wywoływać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.”;

16) w art. 110 w ust. 1 uchyla się pkt 1;

17) w art. 132 w ust. 1 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) zagraża bezpieczeństwu w szczególności po kolizji lub wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,”.

Art. 2. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 9, poz. 84 i Nr 200, poz. 1683 oraz z 2003 r. Nr 96, poz. 874, Nr 110, poz. 1039, Nr 188, poz. 1840, Nr 200, poz. 1953 i Nr 203, poz. 1966) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9:

a) dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Obowiązek podatkowy, o którym mowa w ust. 1 i 2, powstaje także od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym środek transportowy został dopuszczony ponownie do ruchu po upływie okresu, na jaki została wydana decyzja organu rejestrującego o czasowym wycofaniu tego pojazdu z ruchu.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Obowiązek podatkowy, o którym mowa w ust. 1 i 2, wygasa z końcem miesiąca, w którym środek transportowy został wyrejestrowany lub wydana została decyzja organu rejestrującego o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.”;

2) art. 12b otrzymuje brzmienie:

„Art. 12b. 1. Stawki określone w załącznikach nr 1-3 do ustawy, począwszy od 2004 r., ulegają przeliczeniu na następny rok podatkowy zgodnie z procentowym wskaźnikiem kursu euro na pierwszy dzień roboczy października danego roku w stosunku do kursu euro w roku poprzedzającym dany rok podatkowy.

2. Do przeliczenia stawek określonych w załącznikach nr 1-3 stosuje się kurs wymiany euro i walut krajowych opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych oblicza corocznie wskaźnik, o którym mowa w ust. 1. Jeżeli wskaźnik jest niższy niż 5%, stawki określone w załącznikach nr 1-3 nie ulegają zmianie na następny rok podatkowy.

4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki, o których mowa w ust. 1, obowiązujące na następny rok podatkowy, przeliczone zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1-3, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.”.

Art. 3.1. Przepis art. 66 ust. 1a ustawy, o której mowa w art. 1 w stosunku do :



- 1) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 12 t nie dotyczy:
  - a) pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r.,
  - b) pojazdów wykorzystywanych w krajowym transporcie drogowym, niezarobkowym krajowym przewozie drogowym oraz w międzynarodowym transporcie drogowym i niezarobkowym międzynarodowym przewozie drogowym na terytorium państw nie będących członkami Unii Europejskiej – do dnia 1 stycznia 2008 r.;
  
- 2) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 10 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nie przekraczającej 12 t i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 t, ale nie przekraczającą 12 t nie dotyczy:
  - a) pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 października 2001 r.,
  - b) pojazdów zarejestrowanych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 1 stycznia 2005 r. – do dnia 1 stycznia 2006 r.,
  - c) pojazdów wykorzystywanych w krajowym transporcie drogowym, niezarobkowym krajowym przewozie drogowym oraz w międzynarodowym transporcie drogowym i niezarobkowym międzynarodowym przewozie drogowym na terytorium państw nie będących

członkami Unii Europejskiej – do dnia 1 stycznia 2007 r.;

- 3) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 5 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nie przekraczającej 7,5 t i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 t, ale nie przekraczającą 7,5 t nie dotyczy pojazdów wykorzystywanych w krajowym transporcie drogowym, niezarobkowym krajowym przewozie drogowym oraz w międzynarodowym transporcie drogowym i niezarobkowym międzynarodowym przewozie drogowym na terytorium państw nie będących członkami Unii Europejskiej – do dnia 1 stycznia 2008 r.

2. Przepisu ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2 lit. c i pkt 3 nie stosuje się do pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Art. 4. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 68 ust. 13 i 14 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 68 ust. 19 i 21 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r. z wyjątkiem art. 1 pkt 9 lit. b, 11, 12, 14 oraz art. 2 pkt 1, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2005 r.

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje transpozycji dyrektyw:

- 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 42 z 23.02.1970, str. 1 i n.),
- 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. WE L 84 z 28.03.1974, str. 10 i n.),
- 2002/24/WE z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 09.05.2002, str. 1 i n.),

- 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57 z 02.03.1992, str. 27 i n.),
- 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 46 z 17.02.1997, str. 1 i n.),
- 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG (Dz. Urz. WE LL 233 z 28.08.1997, str. 1 i n.),
- 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. U. WE L 187 z 20.07.1999, str. 42 i n.).

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy dostosowuje przepisy prawa o ruchu drogowym do wymogów przepisów Unii Europejskiej oraz przepisów prawa międzynarodowego.

Wprowadzenie proponowanych zmian jest niezbędne do wyeliminowania istniejących obecnie różnic między ustawą – Prawo o ruchu drogowym a przepisami dyrektyw UE.

Zmiany w art. 2 pkt 36 i 42a wprowadzają nowe definicje pojazdu specjalnego i ciągnika samochodowego. Proponowana definicja pojazdu specjalnego wynika bezpośrednio z dyrektywy Komisji Nr 2001/116/WE, natomiast wprowadzana definicja ciągnika samochodowego wynika z dyrektywy 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. Nowe definicje jednoznacznie określają, które pojazdy należy zaliczyć do przedmiotowych rodzajów pojazdów oraz umożliwiają jednoznaczne stosowanie wymogu montowania ograniczników prędkości o których mowa w art. 66 zmienianej ustawy.

Zmiana art. 20 ustawy wprowadza obniżoną do 50 km/h dopuszczalną prędkość jazdy w obszarze zabudowanym. Wielokrotnie dyskutowane rozwiązanie było przedmiotem różnych ustaleń i programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zaś postulat wprowadzenia tego ograniczenia znajduje swoje odzwierciedlenie w wielu dokumentach międzynarodowych. Najważniejsze z nich to Biała Księga Europejskiej Polityki transportowej do roku 2010: Czas na decyzje oraz Europejski Program Działań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dokumenty te wyraźnie podkreślają konieczność zmian legislacyjnych w tym zakresie, kładąc nacisk na obowiązek harmonizacji przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Zakładają również zmniejszenie liczby zabitych na drogach o połowę do roku 2010. Realizowane jest to m. in. przez obowiązujące już we wszystkich państwach członkowskich UE ograniczenie prędkości na terenie zabudowanym do 50 km/h. Zobowiązanie to spoczywa również na Polsce i ma potwierdzenie także w najnowszych dokumentach dotyczących tych działań. Jednym z postanowień podpisanej dnia 24 października ubiegłego roku przez ministrów infrastruktury i transportu państw członkowskich i krajów nowo wstępujących

Deklaracji Werońskiej jest działanie na rzecz ujednoczenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zwłaszcza ograniczeń prędkości.

Zasadność propozycji potwierdzają różnorodne badania i statystyki potwierdzające prawdziwość przyjętego założenia, że obniżenie prędkości o 10 km/h skutkuje co najmniej kilkuprocentowym obniżeniem ilości wypadków w ruchu drogowym oraz znacznym zmniejszeniem liczby cięższych urazów u osób poszkodowanych w tych wypadkach, zaś najważniejszą konsekwencją tych zmian będzie zredukowanie znacznego obciążenia jakie stanowią wypadki drogowe dla gospodarki i społeczeństwa.

Zawarte w art. 59 ust. 3 dopuszczenie możliwości oznaczania pojazdu nie tylko przez odpowiedni znak określający państwo, w którym pojazd został zarejestrowany ale także przez możliwość umieszczenia takiego znaku na tablicy rejestracyjnej pojazdu spowodowane jest najnowszymi zmianami w Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym wprowadzającymi możliwość umieszczania znaku wyróżniającego państwo bezpośrednio na tablicy rejestracyjnej.

Nowe brzmienie przepisu art. 66 ust. 1a dotyczące obowiązku montowania homologowanych ograniczników prędkości ma na celu jednoznaczne określenie, że obowiązek ten dotyczy także ciągników siodłowych, co zgodne jest z obowiązującymi w tym zakresie przepisami wspólnotowymi zawartymi w Dyrektywie Rady 92/6/EWG.

Projekt ustawy zawiera nowe brzmienie art. 68 oraz dodaje nowy art. 68a. Proponowane przepisy określają zasady homologacji pojazdów w Polsce po wejściu do UE oraz prawa i obowiązki ministra właściwego do spraw transportu jako władzy homologacyjnej.

Dotychczasowe przepisy art. 68 otrzymały nowe brzmienie i nową numerację. Przepis ust. 2 wyłącza z obowiązku uzyskiwania świadectwa homologacji typu pojazdu producenta lub importera, jeżeli uzyskał on zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji dla tych pojazdów świadectwo homologacji wydane przez właściwy organ państwa członkowskiego. Przepisy wynikają z przyjęcia do stosowania Dyrektyw Ramowych dotyczących homologacji typu pojazdu, (Dyrektywa 2001/116/WE i Dyrektywa 2002/24/WE) zgodnie z którymi obowią-

zuje w UE wzajemne uznawanie świadectw homologacyjnych samochodów osobowych z silnikami spalinowymi, ciągników rolniczych, motocykli i motocykli. Producent lub importer takich pojazdów przedstawiać będzie informację o uzyskanych świadectwach homologacyjnych ministrowi właściwemu do spraw transportu. Projekt ustawy określa nowe brzmienie ust. 6 bezpośrednio zobowiązując w nim do uwzględniania przy badaniach homologacyjnych przepisów i porozumień międzynarodowych obowiązujących w tym zakresie, w szczególności Dyrektyw UE obowiązujących w sprawach homologacji pojazdów. Zmiany nadające nowe brzmienie ust. 10, 11 i 12 mają na celu wprowadzenie procedur, które zobowiążą producenta lub importera pojazdów do ubiegania się o zmianę do posiadanego świadectwa homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części w postaci rozszerzenia homologacji. Procedura ta będzie przeprowadzana zarówno w przypadku zmiany warunków stanowiących podstawę, na której wydano wcześniejsze świadectwo homologacji, jak również w przypadku wprowadzenia zmian w typie pojazdu, przedmiocie wyposażenia lub części. Nieuzyskanie tej zmiany doprowadzi w konsekwencji do wygaśnięcia świadectwa homologacji typu pojazdu. Producent lub importer informuje ministra właściwego do spraw transportu o wygasających świadectwach także w przypadku zaprzestania produkcji danego typu pojazdu.

Konsekwencją tych zapisów jest również przepis ust. 19, który w proponowanym brzmieniu rozszerza delegację dla ministra właściwego ds. transportu, zobowiązując go do określenia w przepisach wykonawczych warunków i trybu przeprowadzania zmian świadectw homologacji, zakresu wymagań obowiązujących w procesie homologacji, uwzględniając obowiązujące w tym zakresie przepisy i porozumienia międzynarodowe. Zobowiązuje go również do określenia we wspomnianych przepisach wykonawczych opłat za wydanie świadectwa homologacji z uwzględnieniem kosztów wydawania tych świadectw w zależności od zakresu świadectwa, ustalając jednak maksymalną stawkę na kwotę 1000 euro.

Dodawany art. 68a ust. 1-6 reguluje postępowanie w sprawie wzajemnego uznawania świadectw homologacji przez państwa wspólnotowe, a w szczególności obowiązki ministra właściwego ds. transportu w tym zakresie.

W projektowanych przepisach, zgodnie z prawem UE, minister właściwy ds. transportu zobowiązany został do przesyłania kopii świadectw homologacyjnych właściwym organom państw członkowskich UE w terminie 30 dni od dnia wydania takiego świadectwa, jak również informowania o zbliżających się terminach wygaśnięcia świadectw. Ust. 3 nakłada również powinność przesyłania co miesiąc listy wydanych, zmienionych lub cofniętych świadectw homologacji, natomiast, zgodnie z ust. 4, tenże minister zawiadamia również odpowiednie organy UE o udzielonych zwolnieniach z homologacji, do których ma prawo na podstawie art. 68 ust. 1.

Uregulowania zawarte w ust. 5 i 6 przewidują możliwość upoważnienia przez ministra właściwego ds. transportu jednostki jemu podległej do wykonywania niektórych czynności z zakresu wydawania świadectw homologacji oraz wykonywania innych czynności związanych z wymianą danych o udzielonych homologacjach w jego imieniu, określając również maksymalną stawkę prowizji pobieranej przez tę jednostkę za te czynności na 30 % należnych opłat. Zobowiązują również ministra właściwego ds. transportu do przekazania informacji Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich należących do WE o organie wydającym homologacje oraz upoważnionych jednostkach badawczych z podaniem zakresu ich upoważnienia.

Uregulowania wymaga również kwestia rejestracji pojazdów sprowadzonych z terytorium państwa członkowskiego należącego do Wspólnoty Europejskiej z racji przystąpienia Polski do jednolitego obszaru celnego UE. Zmiana dotycząca tej materii zawarta w art. 71 ust. 6 i 7 przewiduje obowiązek zarejestrowania takiego pojazdu w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia.

Zmiana w art. 77 ust. 3 polega na zwolnieniu przy rejestracji z obowiązku wydawania kart pojazdów dla pojazdów należących do służb dyplomatycznych innych państw lub przedstawicielstw organizacji międzynarodowych i wynika ze zobowiązań zawartych w regulacjach międzynarodowych dotyczących rejestracji pojazdów dyplomatycznych, przestrzeganych na zasadzie wzajemności.

Wprowadzenie możliwości czasowego wycofania z ruchu pojazdu przez zmianę w art. 78 jest skutkiem realizacji rządowego programu I 9 „Przeprowadzania zmian przepisów prawa, które utrudniają działalność poszczególnym grupom przedsiębiorców” związanych z Planem działań pro wzrostowych w latach

2003 – 2004. Wychodzi również naprzeciw postulatом środowisk zrzeszających przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w transporcie drogowym. Wprowadzenie przedmiotowej regulacji ułatwi prowadzenie tejże działalności także w przypadku pogorszenia się sytuacji ekonomicznej przedsiębiorców oraz zmniejszy ich obciążenie opłatami także w sytuacji, gdy faktycznie przez długi okres czasu nie korzystają z pojazdu. Zmiany polegające na umożliwieniu czasowego wycofania pojazdu z ruchu wymaga również dodania w art. 72 ust. 2 pkt 5 oraz zmiany w przepisie art. 80b ust. 1a pkt 2 polegającej na nałożeniu obowiązku wprowadzania do ewidencji pojazdów odpowiednich adnotacji przez ograny rejestracyjne. Konsekwencją takiego zapisu jest również wprowadzana w art. 3 odpowiednia zmiana w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych zwalniająca od podatku środki transportowe czasowo wycofane z ruchu.

W związku z ww. zmianami, zwłaszcza dotyczącymi wpływów do budżetów gmin w postaci podatku od środków transportowych, niniejsza ustawa była przedmiotem posiedzenia Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST, który pozytywnie zaopiniował projekt. Był on również rozpatrywany przez Zespół ds. Systemu Finansów Publicznych KWRiST, który zaopiniował projekt negatywnie w zakresie art. 78a i art. 2 (wycofanie pojazdu z ruchu i zwolnienie tych pojazdów z podatku od środków transportu), argumentując, że co do zasady nie wprowadza się ulg i zwolnień w podatkach i opłatach powodujących uszczuplenie dochodów jednostek samorządu terytorialnego przy równoczesnym braku zapisu o rekompensacie w postaci dotacji z budżetu państwa.

Uchylenie w art. 79a i 110 obowiązku posiadania obywatelstwa polskiego w przypadku wykonywania zawodu rzeczoznawcy samochodowego oraz egzaminatora wynika ze zobowiązań jakie nakłada na Polskę Traktat akcesyjny oraz z założeń działania rynku wewnętrznego Unii Europejskiej w dziedzinie swobodnego przepływu osób.

Nowe brzmienie nadane art. 81 ust. 4 i 6 ma na celu zmianę okresowości badań technicznych pojazdów używanych do nauki jazdy lub egzaminu państwowego z dotychczas wykonywanych co pół roku na coroczne. Takie rozwiązanie ma swoje uzasadnienie w regulacjach UE, które w tym względzie



nie stanowią tak rygorystycznych wymogów, jak prawo polskie. Jest też konieczne ze względu na rychłe wejście na rynek polski przedsiębiorców unijnych szkolących kandydatów na kierowców. W związku z tym obniżenie wymagań wobec pojazdów używanych przez ośrodki szkolenia kierowców przyczyni się do wzrostu konkurencyjności polskich podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w tym zakresie na wspólnym rynku europejskim przy jednoczesnym braku negatywnych skutków dla poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zmiana w art. 81 ust. 8 polegająca na nadaniu nowego brzmienia pkt 1, dodaniu pkt 1a i pkt 5 oraz zmianie w art. 132 ust. 1 pkt 1 wynika z konieczności harmonizacji działań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego przez wprowadzanie rozwiązań stosowanych już na terenie UE, a których funkcjonowanie przyczyniło się do znacznego obniżenia liczby ofiar śmiertelnych na tamtejszych drogach. Dążenia do wywołania podobnych skutków na terenie Polski w pełni uzasadniają potrzebę wprowadzenia dodatkowych badań technicznych dla pojazdów powypadkowych oraz takich, w stosunku do których istnieje przypuszczenie, że uczestniczyły w kolizji lub wypadku drogowym. Zmiana ta ma na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym przy jednoczesnym dopuszczeniu do ruchu pojazdów powypadkowych, pokolizyjnych, także w przypadku pojazdów sprowadzanych z zagranicy. W przypadku tych ostatnich może zachodzić niebezpieczeństwo, że pojazdy te nie spełniają szczegółowych warunków technicznych lub zostały naprawione niezgodnie ze standardami technologicznymi naprawy (np. naprawione prowizorycznie w celu wywozu).

Nowelizacja art. 12b ustawy o podatkach i opłatach lokalnych ma na celu dostosowanie jego treści do art. 10 Dyrektywy 1999/62/WE oraz wskazanie Monitora Polskiego jako miejsca publikacji obwieszczenia zamiast obecnego Dziennika Urzędowego Ministra Finansów. W wyniku dokonania zmiany ustawy – po akcesji Polski do UE – podstawą do określania wysokości stawek minimalnych będzie kurs wymiany euro i walut krajowych w pierwszym dniu roboczym października, opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Projekt poddany został szerokim konsultacjom społecznym w ramach których wnioski i postulaty kierowane do Ministerstwa Infrastruktury, zarówno od podmiotów na co dzień stosujących w praktyce przepisy ruchu drogowego, jak też od osób fizycznych zostały poddane szczegółowej analizie zwłaszcza pod kątem możliwości ujęcia ich w regulacji ustawowej, jak i wykorzystaniu na etapie stosowania prawa. Uznając zasadność większości z nich należy jednak stwierdzić, że uwzględnienie tych postulatów i propozycji jest w chwili obecnej niemożliwe ze względu na ważne znaczenie niniejszego projektu dla procesu dostosowania do przepisów międzynarodowych, co rodzi konieczność szybkiego procedowania nad projektem w obecnym kształcie oraz wprowadzenia przedmiotowych zapisów w jak najkrótszym czasie w życie.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Cel wydania ustawy

Celem projektu ustawy jest dostosowanie regulacji w zakresie prawa o ruchu drogowym do wymogów przepisów Unii Europejskiej oraz przepisów prawa międzynarodowego, co jest niezbędne do wyeliminowania istniejących obecnie różnic. Doprecyzowania wymagają również niektóre przepisy związane z klasyfikacją pojazdów oraz ich warunkami technicznymi, co pozwoli na wyjaśnienie występujących wątpliwości z dopuszczaniem ich do ruchu.

### 2. Konsultacje Społeczne

Projekt na etapie prac w Ministerstwie Infrastruktury został poddany konsultacjom z Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie, a także wieloma organizacjami skupiającymi środowiska transportowe (m. in. z Polskim Związkiem Motoryzacji, Polską Izbą Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji, Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce). Wszelkie wnioski i postulaty kierowane do Ministerstwa Infrastruktury, zarówno od podmiotów na co dzień stosujących w praktyce przepisy ruchu drogowego, jak też od osób fizycznych, zostały poddane szczegółowej analizie zwłaszcza pod kątem możliwości ujęcia ich w regulacji ustawowej jak i wykorzystaniu na etapie stosowania prawa. Jak wspomniano już w uzasadnieniu do niniejszego projektu, będą one wzięte pod uwagę i wykorzystane przy planowanej szerokiej i kompleksowej nowelizacji polegającej na opracowaniu nowej ustawy wyodrębniającej z Prawa o ruchu drogowym przepisy związane z dopuszczeniem pojazdów do ruchu po drogach publicznych.

### 3. Podmioty na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana ustawa dotyczy w szczególności kierowców – właścicieli pojazdów, stacji kontroli pojazdów, jednostek samorządu terytorialnego szczebla powiatowego oraz przewoźników wykonujących usługi w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym.

#### 4. Wpływ regulacji na:

##### 1) sektor finansów publicznych

Wdrożenie projektu nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa. Zmiany wprowadzone w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych mogą zmniejszyć wpływy gmin z podatku od środków transportowych ze względu na zwolnienie z tego podatku pojazdów czasowo wycofanych z ruchu. Wysokość spadku dochodów jednostek samorządu terytorialnego jest w chwili obecnej trudna do oszacowania ze względu na niemożliwość określenia przewidywalnej liczby pojazdów, które w przyszłości mogą być zgłoszone do czasowego wycofania pojazdu z ruchu, jak też z uwagi na zróżnicowaną wysokość stawek podatku stosowanych przez samorzady terytorialne,

##### 2) rynek pracy

Wprowadzenie dodatkowego badania technicznego pojazdów powypadkowych, pokolizyjnych, także w przypadku pojazdów sprowadzanych z zagranicy, oraz stworzenie możliwości importu aut nieznacznie uszkodzonych, młodszych rocznikowo, w naszej opinii powinno doprowadzić do powiększenia rynku pracy dla polskich podmiotów prowadzących działalność w zakresie napraw blacharsko – lakierniczych,

##### 3) konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na konkurencyjność gospodarki, poza ułatwieniem dla przedsiębiorstw prowadzących krajowy i międzynarodowy transport drogowy polegającym na wprowadzeniu możliwości czasowego wycofania pojazdu z ruchu. Proponowane rozwiązanie zmniejszy ich obciążenie opłatami także w sytuacji, gdy faktycznie przez długi okres czasu nie korzystają z pojazdu z powodu braku koniunktury na rynku przewozowym lub w przypadku długotrwałej awarii pojazdu,

##### 4) sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny.

**UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU**  
**PROJEKTU USTAWY**  
**O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM**  
**ORAZ**  
**O ZMIANIE USTAWY O PODATKACH I OPŁATACH LOKALNYCH**

Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w zakresie prawa o ruchu drogowym oraz ustawy o podatkach i opłatach lokalnych do przepisów prawa Unii Europejskiej:

- dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 42, 23.02.1970),
- dyrektywy Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 91, 25.03.1998),
- dyrektywy Komisji 2001/116/WE z dnia 20 grudnia 2001 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 18, 21.01.2002),
- dyrektywy Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. WE L 84, 28.03.1974),
- dyrektywy Komisji 2001/3/WE z dnia 8 stycznia 2001 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 74/150/EWG odnoszącą się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych oraz dyrektywę Rady 75/322/EWG odnoszącą się do tłumienia zakłóceń radioelektrycznych wywołanych przez silniki z zapłonem iskrowym stosowane w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. WE L 28, 30.01.2001),
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124, 09.05.2002),
- dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57, 02.03.1992),
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/85/WE z dnia 5 listopada 2002 r. zmieniającej dyrektywę Rady 92/6/EWG w sprawie montowania i zastosowania urządzeń

ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 327, 04.12.2002),

- dyrektywy Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 46, 17.02.1997),
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz. Urz. WE L 233, 28.08.1997),
- dyrektywy Parlamentu Europejskiego oraz Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. WE L 187, 20.07.99).

W szczególności projekt ustawy dostosowuje prawo polskie do przepisów wspólnotowych poprzez nałożenie obowiązku wyposażenia pojazdów określonego rodzaju w homologowane ograniczniki prędkości, w zakresie dopuszczenia pojazdów do ruchu.

Projektowana regulacja zmienia w artykule 1 pkt 1 definicje pojęć „pojazdu specjalnego” oraz „ciągnika samochodowego”. Wprowadzenie tych definicji zostało dokonane zgodnie z brzmieniem odpowiednich przepisów dyrektyw 2001/116/WE oraz 1997/27/WE i ma na celu m.in. umożliwienie stosowania wymogu montowania ograniczników prędkości.

Projekt regulacji nakłada obowiązek wyposażenia pojazdów określonego rodzaju w homologowane ograniczniki prędkości. Ustanowienie takiego obowiązku stanowi implementację postanowień dyrektywy 92/6/EWG a także dyrektywy 2002/85/WE rozszerzającej obowiązek montowania ograniczników na kategorie pojazdów dotychczas nie objęte tym wymogiem. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie zawiera art. 3 projektowanej regulacji który implementuje szczegółowe przepisy intertemporalne odnoszące się do terminów powstania obowiązku wyposażenia danego typu pojazdu w ogranicznik prędkości.

Ponadto art. 1 pkt 15 projektowanej regulacji zmienia dotychczasowe brzmienie art. 81 ust. 4 i 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczącego obowiązkowych badań technicznych pojazdów. W prawie wspólnotowym przepisy regulujące tą kwestię znajdują się w Dyrektywie Rady 96/96/WE, która m.in. ustala w załączniku I kategorie pojazdów podlegających nadzorowi technicznemu oraz częstotliwość badań. Należy stwierdzić fakt zbieżności zapisów w projekcie ustawy z przepisami dyrektywy w powyższym zakresie.

Projekt ustawy określa nowe brzmienie art. 68 oraz dodaje nowy art. 68a. Przepisy projektu określają zasady homologacji pojazdów w Polsce od dnia przystąpienia Polski do UE a także prawa i obowiązki ministra właściwego ds. transportu jako władzy homologacyjnej.

Projekt ustawy należy również uznać za dostosowujący do prawa wspólnotowego ze względu na usunięcie przepisów ustanawiających obowiązek posiadania obywatelstwa polskiego w przypadku osób ubiegających się o dopuszczenie do wykonywania zawodu rzeczoznawcy samochodowego oraz egzaminatora na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (art. 79a ust. 1 pkt 1 oraz art. 110 ust. 1 pkt 1 obowiązującej ustawy). W przypadku obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu członków Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Konfederacji Szwajcarii, pozostawienie takiego wymogu byłoby uznane za dyskryminujące i jako takie sprzeczne z podstawowymi zasadami prawa Unii Europejskiej ustanawiającymi tzw. wspólny rynek.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami podstawą do określania wysokości stawek minimalnych podatku od środków transportowych jest kurs euro ogłaszany przez Narodowy Bank Polski, podczas gdy z dniem uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej wysokość tego kurs będzie publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. W związku z powyższym do ustawy o podatkach i opłatach lokalnych zostały wprowadzone zmiany zmierzające do ustalenia stawki po dniu akcesji wraz z określeniem procedury i sposobu jej publikacji.

W celu wdrożenia powyższych zasad do systemu prawa polskiego konieczne było sporządzenie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

W konkluzji należy stwierdzić, iż wyżej przedstawiona analiza pozwala uznać projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych za dostosowujący prawo polskie do wspólnotowego *acquis*.



**URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

**MINISTER**  
*Prof. dr hab. Danuta Hübner*

Min. DH- *628* /04/DPE/jg,pwr

Warszawa, *24.02* 2004r.

**Pan**  
**Aleksander Proksa**  
**Sekretarz Rady Ministrów**

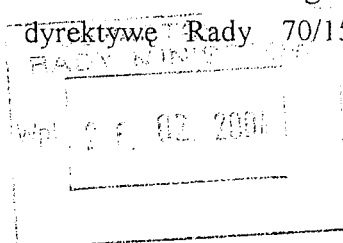
**Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.**

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (pismo nr RM-10-15-04) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię.

I. Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego m.in. w zakresie definicji pojazdu specjalnego i ciągnika samochodowego, stosowania wymogu montowania ograniczników prędkości, umieszczenia znaku wyróżniającego państwa na tablicy rejestracyjnej oraz uznawania świadectw homologacji wydanych przez właściwe organy państw członkowskich UE do obowiązujących przepisów prawa Unii Europejskiej, to jest:

- dyrektywy Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE nr L 42, 23.02.1970),
- dyrektywy Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE nr L 91, 25.03.1998),
- dyrektywy Komisji 2001/116/WE z dnia 20 grudnia 2001 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia

2004-02-26





- ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE nr L 18, 21.01.2002),
- dyrektywy Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. WE nr L 84, 28.03.1974),
  - dyrektywy Komisji 2001/3/WE z dnia 8 stycznia 2001 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 74/150/EWG odnoszącą się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych oraz dyrektywę Rady 75/322/EWG odnoszącą się do tłumienia zakłóceń radioelektrycznych wywołanych przez silniki z zapłonem iskrowym stosowane w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. WE nr L 28, 30.01.2001),
  - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE nr L 124, 09.05.2002),
  - dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE nr L 57, 02.03.1992),
  - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/85/WE z dnia 5 listopada 2002 r. zmieniającej dyrektywę Rady 92/6/EWG w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE nr L 327, 04.12.2002),
  - dyrektywy Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE nr L 46, 17.02.1997),
  - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz. Urz. WE nr L 233, 28.08.1997),
  - dyrektywy Parlamentu Europejskiego oraz Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. WE nr L 187, 20.07.99).

II. Przepisy projektowanej ustawy odnoszące się do procedury homologacji pojazdów, co do zasady, stanowią poprawną implementację przepisów wspólnotowych. Projekt zawiera postanowienia w celu zapewnienia kompleksowego wdrożenia wspólnotowego *acquis* m.in. w zakresie:

1. obowiązku uzyskiwania homologacji dla przedmiotów wyposażenia lub części pojazdów i jednocześnie o postanowienia przewidujące zwolnienie z obowiązku uzyskiwania homologacji dla części lub przedmiotów wyposażenia pojazdów dla których zostało wydane wspólnotowe świadectwo homologacji,
2. wypełnienia obowiązku informowania innych państw członkowskich oraz Komisji Europejskiej o wyznaczonych jednostkach upoważnionych do przeprowadzania

- procesu homologacji wraz z ich adresem i zakresem czynności homologacyjnych do wykonywania których są one uprawnione zgodnie z art. 14 dyrektywy 70/156/EWG,
3. wypełnienie obowiązku informowania odpowiednich władz państw członkowskich w zakresie świadectw homologacji w tym o ich wydaniu, zmianie, wygaśnięciu a także o przyznanych zwolnieniach od obowiązku uzyskiwania świadectwa homologacji.
- III. Przy okazji tej nowelizacji należy zwrócić uwagę na potrzebę wprowadzenia do polskiego systemu prawnego tzw. klauzuli wzajemnego uznania, również w zakresie transportu. Konieczność wprowadzenia takiej klauzuli wynika z bezpośredniego stosowania postanowień art. 28 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, którego interpretacji dokonał Europejski Trybunał Sprawiedliwości, przede wszystkim w orzeczeniu w sprawie 120/78 *Rewe-Zentral AG*, znanym jako orzeczenie *Cassis de Dijon*. Zgodnie z tym rozumieniem postanowień Traktatu, w zakresie, w jakim wymagania dla towarów nie zostały zharmonizowane w prawie wspólnotowym, państwo członkowskie Unii Europejskiej nie może odmówić dopuszczenia do obrotu i stosowania na swoim terytorium towaru legalnie wyprodukowanego lub dopuszczonego do obrotu w innym państwie członkowskim (co rozciąga się na kraje członkowskie Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz, na mocy odrębnej umowy, na Turcję) pod pretekstem, że towar ten nie spełnia wymagań, jakie dla podobnego rodzaju towarów przewiduje prawo krajowe. Ograniczenia w zakresie dopuszczenia towarów do obrotu mogą być wprowadzane jedynie ze względów wymienionych w art. 30 Traktatu, lub z innych względów koniecznych uznanych w orzecznictwie ETS. Stosowanie tych ograniczeń jest przy tym bardzo rygorystycznie kontrolowane przez Trybunał pod względem ich uzasadnionego i proporcjonalnego do zamierzonego skutku charakteru. Postanowienia Traktatu w tym względzie są bezpośrednio obowiązujące, jednak ze względu na trudność z ich stosowaniem w powszechnym obrocie niezbędne jest, zdaniem Komisji Europejskiej, zawarcie w prawie krajowym odpowiednich przepisów, eliminujących ponowną kontrolę *ex ante* towarów już raz dopuszczonych do obrotu w jednym z państw członkowskich.
- IV. Zaproponowane brzmienie art. 1 pkt 6 projektowanej ustawy jest ograniczone w swoim zakresie przedmiotowym tylko do uznawania wspólnotowej procedury homologacji. Ponieważ projektowany przepis wynika wprost z dyrektyw ustanawiających wspólnotową procedurę homologacji, nie można go uznać za klauzulę wzajemnego uznania. Klauzulę taką należy ustanowić w stosunku do pojazdów podlegających homologacji na terytorium RP które nie są objęte przepisami wspólnotowej procedury homologacji (dot. tramwajów oraz pojazdów samochodowych z wyłączeniem samochodów osobowych z silnikiem spalinowym). W systemie prawa polskiego powinny się znaleźć przepisy umożliwiające uznanie świadectw homologacji wydanych dla takich pojazdów przez właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, innych państw członkowskich EOG a także Turcji, bez obowiązku powtórnego

przeprowadzenia procedur homologacyjnych. Świadczenia homologacji tych pojazdów powinny zostać automatycznie uznane z wyjątkiem sytuacji, w których takie uznanie mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa, porządku lub zdrowia publicznego.

- V. Art. 1 pkt 5 projektowanej ustawy odnoszący się do montowania ograniczników prędkości wdraża postanowienia najnowszej *acquis* (dyrektywa 2002/85/WE). Art. 3 projektu ustawy precyzyjnie ustanawia obowiązki montowania homologowanych ograniczników prędkości w odniesieniu do poszczególnych kategorii pojazdów i dat powstania obowiązku wynikających z przepisów wspólnotowych.
- VI. Ze względu na art. 10 dyrektywy 1999/62/WE uzupełniono projekt o przepisy nowelizujące art. 12b ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 9 poz. 84 z późn. zm.). Zgodnie z obowiązującymi przepisami podstawą do określania wysokości stawek minimalnych jest kurs euro ogłaszany przez Narodowy Bank Polski, podczas gdy z dniem uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej wysokość tego kursu będzie publikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. W związku z powyższym zostały wprowadzone zmiany zmierzające do ustalenia stawki wraz z określeniem procedury i sposobu publikacji.
- VII. W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, iż projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem,

Do wiadomości:  
Pan Marek Pol  
Wiceprezes Rady Ministrów  
Minister Infrastruktury



## Rozporządzenie Ministra Infrastruktury<sup>1</sup>

z dnia ..... 2004 r.

w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu

Na podstawie art. 78a ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r., Nr 58, poz. 515, Nr 124, poz. 1152, Nr 130, poz. 1190, Nr 137, poz. 1302, Nr 149, poz. 1451 i 1452, Nr 200, poz. 1953, Nr 210, poz. 2036 oraz Nr ....., poz. ....), zarządza się, co następuje:

**§ 1. 1.** Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) warunki i tryb czasowego wycofywania z ruchu pojazdów, o których mowa w art. 78a ust. 1 ustawy, zwanych dalej "pojazdami",
- 2) wysokość opłat w zależności od okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu,
- 3) wzory dokumentów stosowanych w związku z czasowym wycofaniem pojazdu z ruchu.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) organie rejestrującym - rozumie się przez to odpowiednio starostę lub Wojewodę Mazowieckiego,
- 2) właścicielu pojazdu - rozumie się przez to odpowiednio właściciela pojazdu, podmiot, o którym mowa w art. 73 ust. 2 ustawy, oraz podmiot, któremu powierzono pojazd w trybie określonym w art. 73 ust. 5 ustawy,
- 3) zaświadczeniu o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu - rozumie się przez to zaświadczenie z badania technicznego pojazdu wraz z wymaganymi załącznikami, określone w przepisach w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, potwierdzające pozytywny wynik badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ustawy.

**§ 2. 1.** W celu czasowego wycofania pojazdu z ruchu właściciel pojazdu, składa w organie rejestrującym wniosek o czasowe wycofanie pojazdu do którego dołącza:

- 1) dowód rejestracyjny,
- 2) kartę pojazdu, jeżeli była wydana,
- 3) tablice rejestracyjne.

2. Wzór wniosku o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Organ rejestrujący dokonując czasowego wycofania pojazdu z ruchu:

---

<sup>1</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165 i Nr 141, poz. 1359).

- 1) wydaje decyzję o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu,
- 2) przyjmuje do depozytu dowód rejestracyjny, kartę pojazdu, jeżeli była wydana oraz tablice rejestracyjne,
- 3) zamieszcza adnotację w karcie pojazdu podając termin wycofania i zwraca ją właścicielowi pojazdu,
- 4) przekazuje do ewidencji pojazdów informację o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.

4. Wzór decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

**§ 3. 1.** Za czasowe wycofanie pojazdu z ruchu na okres 2 miesięcy organ rejestrujący pobiera opłatę w wysokości 50 zł.

2. W przypadku wycofania pojazdu z ruchu na okres powyżej 2 miesięcy opłatę o której mowa w ust. 1 powiększa się o 10 zł za każdy kolejny miesiąc czasowego wycofania pojazdu z ruchu.

**§ 4. 1.** Przed ponownym dopuszczeniem pojazdu do ruchu, po czasowym wycofaniu, o którym mowa w art. 78a ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, organ rejestrujący zwraca dowód rejestracyjny, kartę pojazdu, jeżeli była wydana oraz tablice rejestracyjne po przedstawieniu przez właściciela pojazdu zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego, jeżeli w okresie czasowego wycofania pojazdu z ruchu upłynął termin następnego badania technicznego pojazdu wyznaczony w dowodzie rejestracyjnym.

2. Po dokonaniu czynności, o której mowa w ust. 1 organ rejestracyjny przekazuje stosowną informację do ewidencji pojazdów.

**§ 5.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2005 r.

Minister Infrastruktury

Załącznik Nr 1 – Wniosek o czasowe wycofanie pojazdu z ruchu

**WNIOSEK**

.....	..... (miejscowość, data)
..... (imię i nazwisko lub nazwa właściciela)	
.....	
..... (adres właściciela)	..... (nazwa organu rejestrującego)
..... (nr PESEL lub REGON* data urodzenia **)	..... (miejscowość)

**Wnoszę o czasowe wycofanie z ruchu następującego pojazdu:**

1. rodzaj pojazdu i przeznaczenie .....
2. marka, typ, model .....
3. rok produkcji .....
4. numer identyfikacyjny VIN / nr nadwozia (podwozia) .....
5. numer silnika .....
6. numer rejestracyjny .....
7. numer karty pojazdu .....

**Do wniosku załączam następujące dokumenty:**

1. ....
2. ....
3. ....
4. ....
5. ....
6. ....

oraz tablice rejestracyjne nr.....

.

.....  
(podpis właściciela)

\*Numer REGON podaje się, gdy właścicielem pojazdu jest przedsiębiorca  
\*\*Datę urodzenia wpisują tylko cudzoziemcy, którzy nie mają uształonego nr PESEL

Załącznik Nr 2 – Decyzja o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu

A*	
..... (pieczęć lub wydruk organu rejestrującego)	..... (miejsowość, data)
<b>DECYZJA</b>	
Na podstawie art. 78a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku .....	
(imię, nazwisko lub nazwa właściciela)	
z dnia ..... czasowo wycofuję z ruchu pojazd marki .nr nadwozia ..... nr silnika .....zatrzymując w depozycie - Dowód rejestracyjny seria nr .....	
zalegalizowane znakiem legalizacyjnym nr .....	
i kartę pojazdu seria nr .....** oraz tablice rejestracyjne nr.....	
<u>Uzasadnienie:</u> ..... .....	
<u>Pouczenie o przysługującym stronie prawie do wniesienia odwołania od decyzji:</u> ..... .....	
w terminie czternastu dni od dnia doręczenia decyzji stronie.	
..... (data, pieczęć, podpis)	
* Wypełnia organ rejestrujący. ** Niepotrzebne skreślić.	
B*	
Potwierdzam odbiór decyzji o czasowym wycofaniu z ruchu pojazdu oraz przekazaniu do depozytu dowodu rejestracyjnego nr..... karty pojazdu seria nr.....** oraz tablic rejestracyjnych nr.....	
..... (data i czytelny podpis właściciela)	
* Wypełnia właściciel. ** Niepotrzebne skreślić.	

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie czasowego wycofania pojazdów z ruchu, stanowi wykonanie upoważnienia określonego w art. 78 a ust. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Rozporządzenie określa:

- warunki i tryb czasowego wycofania z ruchu pojazdów,
- wysokość opłat w zależności od okresowego czasowego wycofania pojazdu z ruchu oraz
- wzory dokumentów stosowanych w związku z czasowym wycofaniem pojazdu z ruchu.

Mając na względzie konieczność przeciwdziałania używaniu przez właścicieli pojazdów czasowo wycofanych z ruchu, w rozporządzeniu odpowiednio do ustawy, określa się zasady przekazania do depozytu prowadzonego przez organ rejestrujący dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych. Organ rejestrujący zamieszcza również w karcie pojazdu adnotację o terminie wycofania pojazdu.

Zwrotu dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych właścicielowi pojazdu, organ rejestrujący dokonuje przed ponownym dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

W załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia zaprojektowano wzory dokumentów stosowanych w związku z czasowym wycofaniem pojazdu z ruchu; są to wzór wniosku i decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu.

Przepisy rozporządzenia nie są przedmiotem norm i regulacji Unii Europejskiej.



LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW  
DO  
PROJEKTU USTAWY  
O ZMIANIE USTAWY  
PRAWO O RUCHU DROGOWYM  
ORAZ  
O ZMIANIE USTAWY  
O PODATKACH I OPŁATACH LOKALNYCH

przyjętego przez Radę Ministrów  
w dniu 3 lutego 2004 r.

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem oraz projektem podstawowego aktu wykonawczego
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawie z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 24 lutego 2004 r.
5.	<p>Tłumaczenia następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 42, 23.02.1970),</li> <li>2) dyrektywy Komisji 98/14/WE z dnia 6 lutego 1998 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 91, 25.03.1998),</li> <li>3) dyrektywy Komisji 2001/116/WE z dnia 20 grudnia 2001 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 18, 21.01.2002),</li> <li>4) dyrektywy Rady 74/150/EWG z dnia 4 marca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. WE L 84, 28.03.1974),</li> <li>5) dyrektywy Komisji 2001/3/WE z dnia 8 stycznia 2001 r. dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 74/150/EWG odnoszącą się do homologacji typu kołowych ciągników rolniczych lub leśnych oraz dyrektywę Rady 75/322/EWG odnoszącą się do tłumienia zakłóceń radioelektrycznych wywołanych przez silniki z zapłonem iskrowym stosowane w kołowych ciągnikach rolniczych lub leśnych (Dz. Urz. WE L 28, 30.01.2001),</li> <li>6) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/24/WE z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124, 09.05.2002),</li> <li>7) dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57, 02.03.1992),</li> <li>8) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/85/WE z dnia 5 listopada 2002 r.</li> </ol>

zmieniającej dyrektywę Rady 92/6/EWG w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE nr L 327, 04.12.2002),

- 9) dyrektywy Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE L 46, 17.02.1997),
- 10) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz. Urz. WE L 233, 28.08.1997),
- 11) dyrektywy Parlamentu Europejskiego oraz Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. WE L 187, 20.07.99).