

U S T A W A

z dnia 2020 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 66:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Pojazd kategorii M₂ oraz M₃ powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość do 100 km/h, pojazd kategorii N₂ oraz N₃ powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość do 90 km/h. Ogranicznik prędkości powinien być montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną.”,

b) w ust. 1b w pkt 5 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:

„6) kategorii N₃ oraz M₃ o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 1988 r.;

7) kategorii N₂, M₂ oraz M₃ o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 października 2001 r.”,

2) w art. 67:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, może w drodze decyzji administracyjnej, w indywidualnym, uzasadnionym przypadku wydać odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, mając na uwadze:

1) konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdu oraz bezpieczeństwa pieszych;

2) zapewnienie możliwie najmniejszego negatywnego wpływu pojazdu na środowisko i infrastrukturę drogową;

3) przeznaczenie pojazdu oraz sposób jego wykorzystania.”,

b) dodaje się ust. 3–9 w brzmieniu:

„3. Odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, jest wydawane na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, po uiszczeniu opłaty. Maksymalna wysokość opłaty nie może przekroczyć 600 zł.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, należy dołączyć:

- 1) dowód własności pojazdu lub dokument potwierdzający powierzenie pojazdu przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną podmiotowi polskiemu;
- 2) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wskazujące, których warunków technicznych pojazd nie spełnia w przypadku pojazdu zarejestrowanego - jeżeli jest wymagane;
- 3) świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu - jeżeli są wymagane;
- 4) sprawozdanie z badań jednostki uprawnionej potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dla pojazdu o którym mowa w art. 70zn ust. 2 ustawy - jeżeli jest wymagane;
- 5) dokument wskazujący warunki lub wymagania techniczne obowiązujące na terytorium RP, a niespełnione przez pojazd objęty dopuszczeniem jednostkowym udzielonym na dany pojazd przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dla pojazdu objętego procedurą uznania dopuszczenia jednostkowego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego - jeżeli jest wymagany;
- 6) inne dokumenty przedstawiające dane techniczne pojazdu w zakresie wnioskowanego odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd.

5. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 4, wniosek o odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, powinien być złożony za pośrednictwem Ministra Spraw Zagranicznych.

6. Odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w art. 64.

7. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 2a wniosek o odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, powinien być złożony za pośrednictwem Ministra Obrony Narodowej.

8. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, mając na uwadze usprawnienie procedur oraz ponoszone koszty związane z jego wydaniem.”;

3) w art. 80a ust. 2 pkt 3 po lit. c dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) wydano odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd.”;

4) w art. 80b:

a) w ust. 1 w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24 w brzmieniu:

„24) o wydanych odstępstwach od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd; ”,

b) w ust. 2 wyrazy „20-23” zastępuje się wyrazami „20-24”;

5) w art. 80ba:

a) w ust. 1 pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 10 w brzmieniu:

„10) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego - w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 24, oraz w przypadku wydania odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, dla pojazdu niezarejestrowanego - także pkt 1 lit. a, i pkt 13.”,

b) w ust. 1a wyrazy „20-23” zastępuje się wyrazami „20-24”;

6) w art. 81b:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, który dokonał wymiany drogomierza, jest obowiązany w terminie 14 dni od dnia wymiany tego drogomierza przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza, o którym mowa w art. 81a zdanie drugie, wraz z jednostką miary. Przepis art. 81 ust. 13 stosuje się odpowiednio.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdu, o którym mowa w art. 73 ust. 2b i 3.”.

Art. 2. Wydane przez ministra właściwego do spraw transportu przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy decyzje w sprawie wydania odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, zachowują ważność.

Art. 3. Do spraw dotyczących wydania odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe. Postępowania w sprawie wydania odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, wszczęte na podstawie przepisów dotychczasowych prowadzi minister właściwy do spraw transportu.

Art. 4. Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w Dzienniku Ustaw RP oraz na stronie podmiotowej biuletynu informacji publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji Komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym Komunikacie.

Art. 5.1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane dotyczące wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, zgromadzone od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 4.

2. Przekazywanie danych, o których mowa w ust. 1 rozpocznie się od dnia 30 czerwca 2021 r.

Art. 6. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80b ustawy, zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80b ust. 2, art. 80bb ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3-5, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków

technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów, określonym w Komunikacie, o którym mowa w art. 4.

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Marcin Przychodzki

Dyrektor Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewiduje zmianę art. 66 ustawy z dnia 30 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Obowiązujące przepisy ustawy określają obowiązek wyposażenia – autobusu, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 tony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający ich prędkość odpowiednio do 100 km/h i 90 km/h. Zmieniony art. 66 ust. 1a zachowuje powyższy obowiązek, odwołując się do pojazdów kategorii homologacyjnej M₂, M₃ oraz N₂, N₃, dostosowując przepisy ustawy do terminologii stosowanej w przepisach Unii Europejskiej.

Jednocześnie mając na uwadze, że określony obecnie zbiór pojazdów, którego wskazany powyżej obowiązek nie dotyczy był niepełny, w zmienionym art. 66 ust. 1b uwzględniono także inne pojazdy, które zostały zarejestrowane stosownie przed dniem 1 stycznia 1988 r. lub 1 października 2001 r.

Ograniczniki prędkości w starszych modelach pojazdów były oddzielnymi podzespołami, czy też zespołami (przedmioty wyposażenia lub części) montowanymi na silniku. Podniesienie kabiny kierowcy umożliwiało ich zobaczenie. W miarę postępującej elektronizacji osprzętu silnikowego i samego pojazdu ograniczniki prędkości przeobraziły się z oddzielnych komponentów w oprogramowanie centralnego modułu czasowego pojazdu (tzw. komputera pokładowego), które jest aktywowane przez komputer diagnostyczny producenta pojazdu stanowiący wyposażenie każdej autoryzowanej stacji obsługi (ASO). Producent wyposaża każdy wyprodukowany pojazd w naklejkę - „stiker”, który potwierdza wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości i prędkość jazdy, na którą jest on ustawiony. W „pamięci” centralnego modułu czasowego pozostaje kod urządzenia diagnostycznego, które dokonało ostatniego (aktualnego) ustawienia maksymalnej prędkości jazdy. Obowiązywały w tym zakresie dyrektywy Rady nr 92/6/EWG oraz zmiana do niej dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/85/WE w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów. Równocześnie w procedurze homologacji typu pojazdu weryfikuje się wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości. W tym zakresie obowiązywały na dzień wejścia Polski do UE dyrektywa Rady nr 92/24/EWG oraz zmiana do niej Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/11/WE. Aktualnie wymagania w tym zakresie weryfikuje się na zgodność z Rozporządzeniem WE nr 661/2009 oraz Regulaminem EKG ONZ nr 89.

Projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie przeniesienia kompetencji do wydawania, w drodze decyzji administracyjnej, odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W art. 67 ust. 4 ustawy określono wykaz wymaganych dokumentów, które należy załączyć do wniosku o udzielenie odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd. Jednocześnie w art. 67 ust. 9 ustawy została wprowadzona nowa delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia wysokości opłat za wydanie odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd.

Rozwiązania przyjęte w projekcie, w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit d, art. 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a ustawy umożliwiają przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z CEP danych o odstępstwach od warunków technicznych. Zmiana ta obejmuje m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania. Przedmiotowa zmiana nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generowała skutków finansowych dla budżetu państwa. Zmiana zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Przyczyną wprowadzenia zmiany w brzmieniu art. 67 ustawy jest bardzo duża liczba wniosków o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów wpływających do resoru (średnio 1400 rocznie), która w przypadku pozostawienia zadania we właściwości ministra właściwego do spraw transportu wymuszałaby stworzenie nowych stanowisk pracy w resorcie do obsługi obywateli w tym zakresie.

Wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów pozyskania nowych etatów, stworzenia stanowisk pracy i zapewnienia wynagrodzenia dla pracowników. Dodatkowo dnia 1 stycznia 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1579), która w art. 4 dokonała zmiany ustawy – nowe przepisy wprowadziły kary pieniężne dla właścicieli pojazdów za niezarejestrowanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Około 800 takich spraw rocznie jest powiązanych z obowiązkiem uzyskania odstępstwa od warunków technicznych (pojazdy nienormatywne). Aktualnie średni czas uzyskania odstępstwa od warunków technicznych wynosi około 3 miesięcy. Kary pieniężne (od 200 zł do 1000 zł) są nakładane przez starostę w sytuacji dokonania naruszenia 30-dniowego terminu od 1 stycznia 2020 r., czyli faktycznie od lutego 2020 r., tak więc może to doprowadzić do sytuacji w której właściciel pojazdu za niezawinione przez siebie niedopełnienie obowiązku rejestracji pojazdu w terminie 30 dni – ze względu na długi czas uzyskania w Ministerstwie Infrastruktury odstępstwa od warunków technicznych, będzie domagał się zadośćuczynienia finansowego i wystąpi w tym zakresie do Ministerstwa Infrastruktury. Dlatego zasadne jest przekazanie kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie do jednostki podległej. Wpłyne to pozytywnie na usprawnienie obsługi obywateli i zapewni realizację zadania w wymaganym terminie.

Jednocześnie Minister Infrastruktury, jako właściwy do spraw transportu, zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667, z późn. zm.) będzie organem wyższego stopnia w sprawach należących do zakresu działania Transportowego Dozoru Technicznego.

Zmiana w art. 81b ust. 1 ustawy (dodany przez art. 1 pkt 5 ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny) ma na celu dostosowanie katalogu pojazdów, które z uwagi na wymianę drogomierza powinny zostać poddane procedurze związanej z wymianą drogomierza do zbioru pojazdów gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów i przekazywaniem tej informacji do centralnej ewidencji pojazdów oraz uspojnienie art. 81b ustawy z zakresem podmiotowym centralnej ewidencji pojazdów określonym w art. 80a ust. 2 pkt 3 ustawy. Zmiana oznacza, że procedurze związanej z wymianą drogomierza podlegać będą wyłącznie pojazdy, które podlegają rejestracji, tj. pojazdy wskazane w art. 71 ust. 1 ustawy. Procedura nie będzie obejmowała pojazdu wolnobieżnego, z wyjątkiem pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej. Wprowadzony, ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny, art. 81b ust. 1 ustawy obejmuje zakresem regulacji pojazdy, które zgodnie z definicją określoną w ustawie, oznaczają „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane”. Z tego powodu właściciel każdego pojazdu (w tym np. wózka widłowego, maszyny budowlanej, itp.), także niepodlegającego rejestracji, miał obowiązek, w terminie 14 dni od dnia wymiany drogomierza przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza. Jednakże, zasadniczo zakres przedmiotowy ustawy dotyczy pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze. Dodatkowo uprawniony diagnosta, który miałby weryfikować (odczytywać) stan drogomierza we wszystkich pojazdach, nie ma ani uprawnień ani kompetencji do sprawdzania podzespołów np. maszyn niedrogowych, a same stacje kontroli pojazdów nie są przystosowane do przyjmowania takich pojazdów. Z uwagi na powyższe, oraz fakt, że procedura penalizacji nieuprawnionej ingerencji w drogomierz miała dotyczyć głównie pojazdów samochodowych, przedmiotowa zmiana art. 81b ust. 1 ustawy pozwala na doprecyzowanie, że jedynie właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, po wymianie drogomierza, ma obowiązek zgłoszenia się w stacji kontroli pojazdów celem dokonania odczytu.

Jednocześnie w dodawanym ust. 2a w art. 81b ustawy wyłącza się z procedury związanej z wymianą drogomierza pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy, tj. pojazdy należące do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych oraz pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu

Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej oraz Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywane przez Służbę Celno-Skarbową. Projektowana zmiana ma fundamentalne znaczenie dla bezpieczeństwa państwa w zakresie właściwego przetwarzania wrażliwych danych dotyczących pojazdów tych służb. Wyłączenie wynika z jednej strony z braku zasadności objęcia pojazdów rejestrowanych w w/w trybie procedurą dotyczącą odczytu drogomierza – wskazywane pojazdy są bowiem własnością służb. Jednocześnie wyjaśnić należy, iż zbiór pojazdów rejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy stanowi wyodrębnioną część centralnej ewidencji pojazdów i ze względów bezpieczeństwa zlokalizowany jest w wyodrębnionym środowisku informatycznym bez możliwości szerokiego dostępu on-line. Brak jest zatem technicznej możliwości przekazywania danych o tych pojazdach w trybie przewidywanym dla pojazdów cywilnych. Nie ma możliwości komunikacji z tą częścią ewidencji on-line podczas kontroli na drodze. Dodatkowo z dostępu do tej części ewidencji wyłączone są stacje kontroli pojazdów – podmioty te zatem nie będą miały możliwości przekazania danych o wymianie licznika do ewidencji w zakresie tych pojazdów. Z uwagi na powyższe uzasadnione jest wyłączenie wskazywanego zbioru pojazdów z procedury związanej z odczytem i wymianą drogomierza.

Art. 2. Wskazuje, że wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy decyzje dotyczące odstępstw od warunków technicznych zachowują ważność.

Art. 3. Określa metodykę postępowania z aktami spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, a dotyczących odstępstw od warunków technicznych. Postępowania w przedmiotowym zakresie będzie prowadził minister właściwy do spraw transportu.

Art. 4. Kwestia daty, która będzie określała gotowość bazy centralnej ewidencji pojazdów do przekazywania do niej informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, pozostaje w gestii ministra właściwego do spraw informatyzacji. W art. 4 zawarta jest delegacja dla ministra właściwego do spraw informatyzacji do ogłoszenia w Dzienniku Ustaw RP oraz na stronie podmiotowej biuletynu informacji publicznej dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd do centralnej ewidencji pojazdów.

Art. 5. Określa kwestię przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zgromadzonych w okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych w bazie centralnej ewidencji pojazdów umożliwiających takie działanie. Przekazywanie danych rozpocznie się od dnia 30 czerwca 2021 r.

Art. 6. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wchodzące w zakres ministra właściwego do spraw informatyzacji, a wynikające ze zmian brzmienia nadanego niniejszą ustawą zachowują ważność przez okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3-5, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów.

Stosownie do § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

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

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

Projekt ustawy w dniu przekazania go do uzgodnień i konsultacji publicznych, stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu

Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Infrastruktury

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Krzysztof Tomczak – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego

Data sporządzenia**22.10.2020****Źródło:**

Wybierz element.

Nr w wykazie prac**UD 94****OCENA SKUTKÓW REGULACJI****1. Jaki problem jest rozwiązywany?**

Zmieniony art. 66 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą, zachowuje obowiązek wyposażenia określonych kategorii pojazdów w homologowany ogranicznik prędkości, odwołując się do pojazdów kategorii homologacyjnej M2, M3 oraz N₂, N₃, ograniczający ich prędkość odpowiednio do 100 km/h i 90 km/h. Ponadto mając na uwadze, że określony obecnie w ustawie zbiór pojazdów, którego obowiązek wyposażenia w homologowany ogranicznik prędkości nie dotyczy był niepełny, w zmienionym art. 66 ust. 1b ustawy uwzględniono także inne pojazdy, które zostały zarejestrowane stosownie przed dniem 1 stycznia 1988 r. lub 1 października 2001 r.

Zmiana art. 67 ustawy wynika z potrzeby przekazania zadania wykonywanego przez Ministra Infrastruktury, jakim jest wydawanie odstępstwa od warunków technicznych pojazdów, do jednostki podległej tj. do Transportowego Dozoru Technicznego. Rozwiązania przyjęte w projekcie, w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit d, art. 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a ustawy umożliwiają przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z CEP danych o odstępstwach od warunków technicznych. Zmiana ta obejmuje m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania. Jednocześnie w art. 67 ust. 8 ustawy została wprowadzona nowa delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie której minister właściwy do spraw transportu określi wysokość opłat za wydanie odstępstwa od warunków technicznych.

Obecnie obowiązujący przepis art. 81b ust. 1 ustawy obejmuje zakresem regulacji pojazdy, które zgodnie z definicją określoną w ustawie, oznaczają „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane”. Z tego powodu ustawodawca ustanawiając art. 81b ust. 1 wskazał, aby właściciel każdego pojazdu (w tym np. wózków widłowych, maszyn budowlanych), miał obowiązek, w terminie 14 dni od dnia wymiany drogomierza, przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza. Jednakże, zasadniczo zakres przedmiotowy ustawy dotyczy pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze. Zatem z jednej strony ustawodawca przepisem art. 81b ustawy obejmuje wszystkie pojazdy (w tym niepodlegające rejestracji), z drugiej zaś przedmiotem regulacji ustawy macierzystej są pojazdy przystosowane do poruszania się po drodze. Dodatkowo diagnosta, który miałby weryfikować stan drogomierza we wszystkich pojazdach, nie ma ani uprawnień ani kompetencji do sprawdzania podzespołów np. maszyn „niedrogowych”, a same stacje kontroli pojazdów nie są przystosowane do przyjmowania takich pojazdów. Ze względów bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, niepożądanym jest, aby pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy (tzw. pojazdy służb) były objęte procedurą „odczytu drogomierza”, dlatego również i te pojazdy zostały wyłączone z tej procedury. Z uwagi na powyższe, oraz fakt, że procedura nieuprawnionej ingerencji w drogomierz dotyczy głównie pojazdów samochodowych, przedmiotowa zmiana art. 81b ust. 1 ustawy pozwala doprecyzować, że jedynie właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, to jest pojazdów przystosowanych do poruszania się po drodze, po wymianie drogomierza ma obowiązek zgłoszenia się w stacji kontroli pojazdów celem dokonania odczytu.

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

Zmiana w zakresie wskazania określonych pojazdów kategorii homologacyjnej obowiązanych do wyposażenia w homologowany ogranicznik prędkości pozwoli na dostosowanie przepisów ustawy do terminologii stosowanej w

przepisach Unii Europejskiej.

Przeniesienie kompetencji do wydawania, w drodze decyzji administracyjnej, odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z poziomu ministra właściwego do spraw transportu na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jest spowodowana bardzo dużą liczbą wniosków o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów wpływających do Ministerstwa Infrastruktury (średnio 1400 rocznie). Pozostawienie zadania we właściwości ministra właściwego do spraw transportu wymuszałaby stworzenie nowych stanowisk pracy w resorcie do obsługi obywateli w tym zakresie. Wiązałoby się to z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów pozyskania nowych etatów, stworzenia stanowisk pracy i zapewnienia wynagrodzenia dla pracowników. Dodatkowo z dniem 1 stycznia 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1579), która w art. 4 dokonała zmiany ustawy – nowe przepisy wprowadziły kary pieniężne dla właścicieli pojazdów za niezarejestrowanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia sprowadzenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Około 800 takich spraw rocznie jest powiązanych z obowiązkiem uzyskania odstępstwa od warunków technicznych (pojazdy nienormatywne). Aktualnie średni czas uzyskania odstępstwa od warunków technicznych wynosi około 3 miesiące. Kary pieniężne (od 200 zł do 1000 zł) są nakładane przez starostę w sytuacji dokonania naruszenia 30-dniowego terminu od 1 stycznia 2020 r., czyli faktycznie od lutego 2020 r. Może to doprowadzić do sytuacji w której właściciel pojazdu za niezawinione przez siebie niedopełnienie obowiązku rejestracji pojazdu w terminie 30 dni – ze względu na długi czas uzyskania w Ministerstwie Infrastruktury odstępstwa od warunków technicznych, będzie domagał się rekompensaty finansowej, i wystąpi w tym zakresie do Ministerstwa Infrastruktury. Dlatego zasadne jest przekazanie kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w tym zakresie do jednostki podległej. Usprawni to obsługę obywateli i zapewni realizację zadania w wymaganym terminie i tym samym w sposób pozytywny wpłynie na zaufanie obywateli do organów państwa. Ponadto Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego posiada szerokie kompetencje w dziedzinach ściśle powiązanych z transportem drogowym, posiada wieloletnie doświadczenie w obszarze homologacji, 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. Efektem tej zmiany będzie sprawna i terminowa obsługa obywateli w tym zakresie. Dodatkowo określenie realnych kosztów przy wykonywaniu tego zadania, które będą odzwierciedlone w opłacie za udzielenie odstępstwa od warunków technicznych, nie będzie obciążać budżetu państwa. Wykonywane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zadanie będzie realizowane przy uwzględnieniu przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm).

Zmiana art. 81b ust. 1 ustawy ma na celu dostosowanie zbioru katalogu pojazdów, które z uwagi na wymianę drogomierza powinny zostać poddane procedurze związanej z odczytem wskazania drogomierza do zbioru pojazdów gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Jednocześnie w dodawanym w art. 81b ust. 2a wyłącza się pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy, tj. pojazdy należące do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych oraz pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Służby Ochrony Państwa, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej oraz Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową.

Przeprowadzona analiza wykazała, że 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?

Inne kraje UE również wymagają wyposażenia w homologowany ogranicznik prędkości określonych pojazdów kategorii homologacyjnej jak również wydają odstępstwa od warunków technicznych pojazdów lub stosują procedury równorzędne.

W zakresie art. 81b ust. 1 ustawy – nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor TDT – organ, który będzie wydawał odstępstwa	1	Informacja własna	TDT obecnie posiada kompetentny personel w zakresie warunków technicznych pojazdów. Między innymi TDT prowadzi procedury

			dotyczące udzielania i uznawania dopuszczeń jednostkowych dla pojazdów samochodowych. Ewentualne szkolenia pracowników TDT odbyłyby się w ramach wewnętrznego systemu podnoszenia kwalifikacji pracowników i nie będą generować dodatkowych kosztów. Dyrektor TDT jako organ uprawniony do wydawania odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd będzie pobierał opłatę, która będzie opłatą jednorazową, ponoszona przez zainteresowany podmiot jedynie na etapie uzyskiwania odstępstwa, które jest wydawane bezterminowo. Ponadto, opłata ta jest ograniczona ustawowo.
Właściciele pojazdów wnoszący o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów	Około 1400 wnioskodawców rocznie	Informacja własna	Bezpośrednie – w celu uzyskania odstępstwa od warunków technicznych pojazdów właściciel pojazdu będzie musiał złożyć wniosek do Dyrektora TDT. Obecnie taki wniosek składa się do ministra właściwego do spraw transportu. Wprowadzona zmiana nie wpłynie na zwiększenie obowiązków obywateli.
Minister Infrastruktury	1	Informacja własna	Opierając się na wiedzy o liczbie wniosków o ponowne rozpatrzenie sprawy, szacuje się około 280 odwołań od negatywnych decyzji o odstępstwo (ok. 20% wydanych decyzji). Obecny etat zostanie przesunięty do innych zadań i jednocześnie będzie odpowiedzialny za rozpatrywanie ww. odwołań.
Stacje kontroli pojazdów	Ok. 5277	Transportowy Dozór Techniczny	Doprecyzowanie jakie pojazdy powinny być przedstawiane w Stacji Kontroli Pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza
Właściciele pojazdów niepodlegających rejestracji	Brak danych		

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

Projekt ustawy w ramach konsultacji publicznych zostanie przesłany do następujących podmiotów:

1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
2. Forum Związków Zawodowych
3. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
4. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
6. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny
7. Liga Obrony Kraju
8. Instytut Transportu Samochodowego
9. Związek Powiatów Polskich
10. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce
11. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
12. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
13. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych
14. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
15. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji
16. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
17. Transportowy Dozór Techniczny

Wydatki ogółem	0,27	0,26	0,28	0,29	0,30	0,35	0,31	0,32	0,33	0,33	0,39	3,43
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0,27	0,26	0,28	0,29	0,30	0,35	0,31	0,32	0,33	0,33	0,39	3,43
Minister Infrastruktury												
NFZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0,23	0,45	0,45	0,45	0,44	0,39	0,42	0,43	0,42	0,42	0,36	4,46
budżet państwa	0,06	0,11	0,11	0,11	0,11	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,08	1,08
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	0,12	0,25	0,24	0,24	0,23	0,20	0,22	0,22	0,21	0,21	0,17	2,32
Minister Infrastruktury												
NFZ	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,19
FUS	0,04	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,77
FP	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,06

Źródła finansowania

Źródłem finansowania nowych zadań wykonywanych przez TDT będzie opłata uiszczana przez wnioskodawców w wysokości 450 zł za wydanie decyzji. Przy obliczaniu dochodu z tego tytułu projektodawca oparł się na średniej rocznej liczbie wydawanych decyzji dotyczących odstępstw tj. 1400 (wielkość populacji wskazana w pkt 4 OSR).

Opłata w wysokości 450 zł będzie pokrywała wszelkie koszty i wydatki związane z wydaniem odstępstwa od warunków technicznych pojazdów, na które składają się: usługi telekomunikacyjne, koszt materiałów eksploatacyjnych(druk i wysyłka w przypadku zawiadomień oraz druki wysyłka w przypadku decyzji), Internet, koszt materiałów eksploatacyjnych – drukarka, media, wynagrodzenie zasadnicze w wysokości 5000 zł netto dla dwóch pracowników, wyposażenie pracowników w komputery, wyposażenie biura w tym zakup urządzenia wielofunkcyjnego, składki ZUS, ZFŚS, PEFRON.

Rozwiązania przyjęte w projekcie, w zakresie art. 80a ust. 2 pkt 3 lit d, 80b ust. 1 pkt 24 i ust. 2 oraz 80ba ust. 1 pkt 10 i ust. 1a ustawy związane z umożliwieniem przekazywania, gromadzenia i udostępniania z CEP danych o odstępstwach od warunków technicznych, obejmujące m.in. budowę aplikacji dostępowej dla TDT oraz API dla tej aplikacji, rozszerzenie zakresu danych po stronie centralnej oraz rozszerzenie zakresu danych w kanałach udostępniania, będą wiązały się z kosztami. Koszty zostaną określone przez Centralny Ośrodek Informatyki na dalszym etapie procedury legislacyjnej. Przedmiotowa zmiana nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generowała skutków finansowych dla budżetu państwa. Zmiana zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Rozwiązania przyjęte w projekcie, w zakresie art. 81b ust. 1 ustawy, nie spowodują zwiększenia wydatków ani zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>W zakresie art. 67 ustawy dla określenia ciężarów finansowych wnioskodawców zastosowane zostały założenia oraz metodologia analogiczne jak w pkt 6 bowiem wysokość ciężarów ponoszonych przez ww. podmioty jest w pełni koherentna z wyliczeniami określonymi w ramach wpływów na sektor finansów publicznych. Przy dokonywaniu kalkulacji w zakresie wpływu na gospodarkę i przedsiębiorczość przedmiotowej regulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) oraz będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez Ministra Rozwoju i Finansów.</p> <p>W szczególności kierowano się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EUR (kurs średnioroczny).</p> <p>Metodologia jaką posługiwał się projektodawca obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych, w oparciu o wieloletnie doświadczenie w zakresie wydawania decyzji odnośnie homologacji oraz poświadczeń dotyczących stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Przychód budżetu państwa stanowi w każdym roku 30 % zweryfikowanego zysku TDT oraz 51 % PIT pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących pracę związaną z odstępstwami.</p> <p>Przychód JST stanowi w każdym roku 41% PIT pracowników zatrudnionych w TDT wykonujących zadania związane z odstępstwami.</p> <p>Mając na uwadze dotychczas wydawaną przez ministra właściwego do spraw transportu liczbę decyzji dot. odstępstw od warunków technicznych, przy uśrednieniu tych ilości, liczbę odstępstw w 2020 r. oraz kolejnych prognozowanych latach ustalono na poziomie 1400. Co istotne, w pierwszym roku po wejściu projektowanych przepisów (tj. od 1 czerwca 2020 r.), zostanie przyjętych ok. 887 wniosków w sprawie odstępstw.</p>
---	--

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
<p>W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2019 r.)</p>	<p>Właściciele pojazdów wnioskujących o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina obywatele oraz gospodarstwa domowe</p>	- 0,25	- 0,49	- 0,49	- 0,49	- 0,49	- 0,49	- 5,15

W ujęciu niepieniężnym	Właściciele pojazdów wnioskujących o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów – zarówno duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, jak i rodzina obywatele oraz gospodarstwa domowe	Skrócenie okresu trwania postępowania, które obecnie trwa ok 90 dni
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Do wykonania szacunków w pkt 7 zostało przyjęte, iż 2020 r. zostanie wydanych 887 decyzji o odstępstwach (przy założeniu, że projektowane przepisy wejdą w życie od 1 czerwca 2020 r), natomiast w każdym kolejnym roku ilość wydanych decyzji o odstępstwach wskazana została na poziomie 1400 sztuk. Natomiast dodatkowy ciężar, jaki poniosą wnioskujący o odstępstwa od warunków technicznych to 440 zł (450 zł – 10 zł). W powyższych kalkulacjach uwzględnione zostały wpływy, jakie odnotują obywatele/rodzina/gospodarstwa domowe, z tytułu wynagrodzenia dwóch nowozatrudnionych pracowników w TDT wykonujących zadania związane z wydawaniem decyzji o odstępstwach (5000 zł netto/mc/os).	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Komentarz:</p> <p>Pojazdy niepodlegające rejestracji oraz pojazdy określone w art. 73 ust. 2b i 3 ustawy nie będą podlegały procedurze odczytu drogomierza w Stacji Kontroli Pojazdów.</p>		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie ustawy wejdą w życie w 14 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 1 pkt 3-5, które wchodzi w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie informacji dotyczących wydanych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, do centralnej ewidencji pojazdów.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zostanie przeprowadzona ewaluacja interwencji po roku, 2 latach i po 5 latach celem sprawdzenia rzeczywistego obciążenia pracą w TDT. Obejmie ona 20% liczby wniosków, związanej z nimi pracochłonności rozpatrzenia, a w konsekwencji weryfikacja zasadności obciążenia finansowego właścicieli pojazdów przyjętą stawką opłaty za wydanie odstępstwa od warunków technicznych.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		