



**KANCELARIA  
SENATU**

BIURO LEGISLACYJNE

Warszawa, 27 marca 2022 r.

## **Opinia do ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia**

**(druk nr 934)**

### **I. Cel i przedmiot ustawy**

Ustawa o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia tworzy regulacje pozwalające stosować w krajowym porządku prawnym szereg aktów prawa unijnego i międzynarodowego. Są to:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych,
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców,
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE
- Rewizja 3 Porozumienia dotyczącego przyjęcia zharmonizowanych regulaminów technicznych Organizacji Narodów Zjednoczonych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być montowane lub wykorzystywane w tych pojazdach, oraz warunków wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych regulaminów Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Mimo, że przepisy te wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji oraz do stworzenia na mocy prawa krajowego podstaw do powołania służby technicznej oraz procedur dotyczących jej oceny, zawieszenia oraz całkowitego lub częściowego cofnięcia uprawnienia do wykonywania badań w zakresie kategorii działań, do których została wyznaczona.

Ustawa zapewnia także pełne wdrożenie dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1716 zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w odniesieniu do zmian w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikających ze zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu oraz dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1717 zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w odniesieniu do aktualizacji niektórych oznaczeń kategorii pojazdów i dodania systemu eCall do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowolający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy.

Ustawa określa zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w zakresie systemów homologacji obejmujących:

- 1) homologację typu;
- 2) homologację typu UE;
- 3) homologację typu ONZ;
- 4) homologację sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 5) homologację montażu dodatkowej instalacji R115;
- 6) krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu;
- 7) unijne indywidualne dopuszczenie pojazdu;
- 8) dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji;
- 9) wprowadzanie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów;
- 10) kontrolę zgodności produkcji;
- 11) kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem udzielającym homologacji, organem udzielającym unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu i krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu oraz organem uznającym świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, a

także organem przeprowadzającym kontrolę zgodności produkcji lub kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Dyrektor TDT jest ponadto na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem nadzoru rynku, wyznaczającym w drodze decyzji administracyjnej służbę techniczną wykonującą czynności z zakresu homologacji. Wyznaczenia służby technicznej dokonuje się na podstawie certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z art. 22 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku lub oceny dokonanej przez Dyrektora TDT. W ustawie określono sytuacje, w których następuje zawieszenie oraz cofnięcie wyznaczenia służby.

Służba techniczna przeprowadza badania homologacyjne na wniosek producenta lub podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Z przeprowadzonych badań homologacyjnych służba techniczna sporządza:

- 1) protokół wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki badania – w przypadku badań homologacyjnych w zakresie montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 2) sprawozdanie zawierające wyniki badania – w przypadku badań w ramach homologacji typu.

Nowy typ pojazdu i typ przedmiotu wyposażenia lub części, który ma być wprowadzony do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, powinien spełniać wymagania techniczne odpowiednie dla danej kategorii pojazdu, określone w przepisach Unii Europejskiej lub regulaminach ONZ dotyczących ich homologacji, lub w przepisach wydanych na podstawie ustawy. Spełnienie odpowiednich wymagań technicznych dla danego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części potwierdza się w procedurze homologacji typu UE, typu ONZ albo typu pojazdu.

Producent jest obowiązany uzyskać świadectwo homologacji typu, odpowiednie dla typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, które potwierdza spełnienie wymagań technicznych. Producent nowego typu pojazdu jest zwolniony z tego obowiązku, jeżeli uzyskał uznanie:

- 1) świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z procedurą krajowej homologacji typu pojazdu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo
- 2) świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z procedurą krajowej homologacji typu

pojazdów produkowanych w małych seriach przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Producent pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części jest odpowiedzialny za wszystkie aspekty procesu homologacji oraz za zapewnienie zgodności produkcji, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach wytwarzania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

Producent pojazdu skompletowanego jest odpowiedzialny za uzyskanie świadectwa homologacji typu pojazdu, świadectwa homologacji typu UE albo świadectwa homologacji typu ONZ oraz za zapewnienie zgodności produkcji w zakresie tych przedmiotów wyposażenia lub części, które zostały dodane na etapie dokonywanej kompletacji pojazdu.

Producent pojazdu skompletowanego wprowadzający zmiany w przedmiocie wyposażenia lub części, które były objęte procedurą homologacji typu UE lub ONZ na wcześniejszym etapie kompletacji pojazdu, jest odpowiedzialny za uzyskanie świadectwa homologacji typu pojazdu, świadectwa homologacji typu UE albo świadectwa homologacji typu ONZ oraz za zapewnienie zgodności produkcji w zakresie dokonanej zmiany.

Dyrektor TDT, za opłatą, na wniosek producenta wydaje albo zmienia w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) świadectwo homologacji typu UE pojazdu,
- 2) świadectwo homologacji typu UE,
- 3) świadectwo homologacji typu ONZ,
- 4) świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu,
- 5) świadectwo krajowej homologacji typu tramwaju,
- 6) świadectwo krajowej homologacji typu trolejbusu,
- 7) świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach.

Producent pojazdu jest obowiązany:

- 1) umieścić nazwę handlową lub znak towarowy oraz oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny, jeżeli przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące homologacji lub regulaminy ONZ albo przepisy wydane na podstawie ustawy tego wymagają;
- 2) wystawić świadectwo zgodności do każdego pojazdu, na którego typ wydano odpowiednio świadectwo homologacji; świadectwo może być podpisane podpisem odbitym sposobem mechanicznym;
- 3) wystawić oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu;

- 4) dołączyć w języku polskim instrukcję obsługi lub podręcznik użytkownika oraz informacje dotyczące ograniczenia lub specjalnych warunków użytkowania mających wpływ na bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i środowiska.

Producent pojazdu, na którego typ wydano świadectwo homologacji typu ONZ, jest obowiązany wystawić także deklarację zgodności zgodnie z przepisami regulaminów ONZ.

Dokumenty te wydaje się właścicielowi pojazdu.

Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany uzyskać odpowiednio świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, dokonuje montażu zgodnie z warunkami udzielenia homologacji montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem we wskazanych w świadectwie homologacji zakładach montujących. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji R115 dokonuje montażu zgodnie z warunkami udzielenia homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Dyrektor TDT albo upoważniona przez niego służba techniczna przeprowadza, za opłatą, kontrolę zgodności

- 1) produkcji – pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części,
- 2) montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Kontrolę zgodności przeprowadza się przed wydaniem świadectwa homologacji albo zezwolenia na wprowadzanie do obrotu, oraz w przypadku uzyskania informacji o zastrzeżeniach, które Dyrektor TDT uznał za zasadne, w tym zgłoszonych przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej.

W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności Dyrektor TDT wzywa podmiot kontrolowany do usunięcia nieprawidłowości w terminie do 90 dni od dnia otrzymania wezwania oraz zawiesza świadectwo homologacji lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu. Po uzyskaniu od podmiotu kontrolowanego informacji o usunięciu nieprawidłowości, Dyrektor TDT przeprowadza kolejną kontrolę zgodności w celu potwierdzenia usunięcia tych nieprawidłowości.

Koszty badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez typ przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, kontroli zgodności montażu

dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz kontroli zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części – pokrywa producent albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Za czynności związane z systemami homologacji ustala się stawkę za godzinę pracy w wysokości 3,75% kwoty przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, obowiązującej w dniu rozpoczęcia tych czynności i pomnożonej przez liczbę godzin wykonywania tych czynności. W art. 69 ust. 2 ustawy określono maksymalne stawki opłat za poszczególne czynności.

## II. Przebieg prac legislacyjnych

Projekt ustawy został wniesiony przez Radę Ministrów w dniu 20 stycznia 2023 r. (druk sejmowy nr 2975).

I czytanie projektu miało miejsce w Komisji Infrastruktury. W II czytaniu zgłoszono do projektu wnioski o odrzucenie oraz dwie poprawki, odrzucone następnie w III czytaniu.

Za przyjęciem ustawy głosowało 234 posłów, przy 12 głosach przeciw i 203 głosach wstrzymujących się.

## III. Uwagi

1. Zgodnie z art. 10 ust. 4 ustawy, na żądanie służby technicznej **podmiot, o którym mowa w ust. 1**, dostarcza do badań na swój koszt pojazdu, przedmioty wyposażenia lub części, w liczbie i kompletności koniecznej do przeprowadzenia wymaganych badań. W ust. 1 mowa jest o **producencie** oraz o **podmiocie** dokonującym montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu. W zależności od tego, jakie było założenie ustawodawcy, przepis ten wymaga doprecyzowania.

### *Propozycja poprawki*

*w art. 10 w ust. 4 wyrazy „podmiot, o którym mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu”;*

*albo*

*w art. 10 w ust. 4 wyrazy „podmiot, o którym mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami*

*„podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu”;*

2. W art. 11 w ust. 1 w pkt 1 mowa jest o podmiocie wnioskującym o wyznaczenie, o którym mowa w art. 4, podczas gdy przepis ten stanowi o podmiocie ubiegającym się o wykonywanie zadań służby technicznej.

*Propozycja poprawki*

*w art. 11 w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „podmiot wnioskujący o wyznaczenie” zastępuje się wyrazami „podmiot ubiegający się o wykonywanie zadań służby technicznej”;*

3. W art. 25 w ust. 2 mowa jest o tym, że wydanie decyzji o uznaniu świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu, wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, następuje na wniosek. Przepis ten nie precyzuje, od kogo ma pochodzić wniosek, co może powodować wątpliwości interpretacyjne.

*Propozycja poprawki*

*w art. 25 w ust. 2 po wyrazach „na wniosek” dodaje się wyraz „producenta”;*

4. W myśl art. 28 pkt 2-5 producent jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT o zawieszeniu produkcji homologowanego typu, wznowieniu produkcji homologowanego typu oraz zaprzestaniu produkcji homologowanego typu.

Ustawa nie posługuje się określeniem „homologowany typ”, ponadto z takiego określenia nie wynika, że w przepisach tych chodzi tylko o taki typ, na który wydano świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 28 ust. 1 pkt 1.

*Propozycje poprawek*

*1) w art. 28:*

*a) w ust. 1:*

- w pkt 1 w lit. b wyrazy „w homologowanym typie” zastępuje się wyrazami „w typie, na który wydano to świadectwo”,*
- w pkt 2 – 5 wyrazy „homologowanego typu” zastępuje się wyrazami „typu, na który wydano świadectwo homologacji, o którym mowa w pkt 1”;*

*b) w ust. 2 w pkt 2 wyrazy „homologowanego typu” zastępuje się wyrazami „typu, na który wydano świadectwo homologacji, o którym mowa w pkt 1”;*

*2) w art. 70 i art. 71 wyrazy „homologowanym typem” zastępuje się wyrazami „typem, na który wydano świadectwo homologacji”;*

5. Zgodnie z art. 45 ust. 4, zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji dotyczy limitowanej liczby pojazdów określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 56. Art. 56 nie określa jednak liczby pojazdów a sposób ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji.

*Propozycja poprawki*

*w art. 45 w ust. 4 wyrazy „limitowanej liczby pojazdów określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 56” zastępuje się wyrazami „liczby pojazdów ustalonej w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie art. 56”,*

6. Zgodnie z art. 48 ust. 2, przy kontroli zgodności produkcji Dyrektor TDT uwzględnia przepisy wydane na podstawie art. 57. Przepis ten jest zbędny, ponieważ po pierwsze jest oczywiste, że organ administracji publicznej ma obowiązek stosować przepisy prawa, po drugie, delegacja z art. 57 ma charakter jedynie fakultatywny, po trzecie – kontrola zgodności produkcji odbywa się w oparciu o bezpośrednio stosowane przepisy unijne (art. 52 ust. 1 pkt 1 ustawy), co również powinien uwzględniać art. 48 ust. 2, aby był przepisem kompletnym.

*Propozycja poprawki*

*w art. 48 skreśla się ust. 2;*

7. W szeregu przepisów ustawy mowa jest o tym, że decyzjom administracyjnym nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Taki zabieg legislacyjny jest niewłaściwy, na co zwracał uwagę Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 14 października 2009 r. (sygn. akt Kp 4/09). Art. 130 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego odróżnia nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności (czyni to organ wydający decyzję w sytuacji opisanej w art. 108 KPA, w samej decyzji albo w postanowieniu) od natychmiastowej wykonalności decyzji z mocy ustawy. W przypadkach wymienionych w analizowanej ustawie chodzi o tę drugą ewentualność (nie zachodzą przesłanki wymienione w art. 108 KPA a decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu z mocy prawa).

*Propozycje poprawek*

- 1) *w art. 6 w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:*

*„Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.”;*

- 2) *w art. 7 ust. 2 otrzymuje brzmienie:*

*„2. Decyzja, o której mowa w ust. 1, podlega natychmiastowemu wykonaniu.”;*



3) w art. 38 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

*„6. Decyzja administracyjna o zawieszeniu świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, podlega natychmiastowemu wykonaniu.”;*

4) w art. 52:

a) w ust. 8 w pkt 2 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy *„której nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności”* zastępuje się wyrazami *„podlegającej natychmiastowemu wykonaniu”*,

b) w ust. 11 i 12 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

*„Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.”;*

8. W myśl art. 62 ust. 3 pkt 2 oraz art. 63 ust. 3 pkt 2 ustawy, dyrektor TDT cofa świadectwo krajowego oraz unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, jeżeli został złożony wniosek o cofnięcie świadectwa.

Przepisy te wymagają doprecyzowania, ponieważ literalnie wynika z nich, że cofnięcie świadectwa powinno nastąpić zawsze, jeżeli zostanie złożony wniosek w tej sprawie, bez względu na to, kto wystąpi z wnioskiem.

*Propozycja poprawki*

*w art. 62 w ust. 3 w pkt 2 oraz w art. 63 w ust. 3 w pkt 2 po wyrazie „świadectwa” dodaje się wyrazy „przez podmiot, któremu świadectwo zostało wydane”;*

9. Zgodnie z art. 66 ustawy, dyrektor TDT wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 59. Wydaje się, że przepis powinien odsyłać do art. 60 ust. 1, ponieważ tam wymienia się świadectwa wydawane przez dyrektora TDT. Ponadto pojawia się pytanie, czy w art. 66 nie należałoby wskazać również uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – dokumentu także wydawanego przez dyrektora TDT.

*Propozycja poprawki*

*w art. 66 wyrazy „art. 59” zastępuje się wyrazami „art. 60 ust. 1 oraz art. 64 ust. 1”;*

10. W art. 77 wskazano podmioty, które zostaną z mocy prawa uznane za służbę techniczną w rozumieniu nowej ustawy, z dniem jej wejścia w życie. Są to podmioty wyznaczone przez dyrektora TDT do przeprowadzania badań homologacyjnych przed wejściem w życie ustawy. Na podstawie informacji od takiego podmiotu dyrektor TDT dokona jego oceny i decyzją administracyjną wyznaczy go jako służbę techniczną (ust. 4). Zgodnie z art. 77 ust. 6, w

przypadku niezłożenia informacji we wskazanym terminie **wyznaczenie, o którym mowa w ust. 4, wygasa**. Odesłanie do ust. 4 wydaje się błędne, ponieważ analiza art. 77 prowadzi do wniosku, że w przypadku niezłożenia informacji we wskazanym terminie wyznaczenie, o którym mowa w ust. 4, w ogóle nie nastąpi, nie może więc wygasnąć. Chodzi zapewne o wyznaczenie, o którym mowa w ust. 1.

*Propozycja poprawki*

*w art. 77 w ust. 6 wyrazy „ust. 4” zastępuje się wyrazami „ust. 1”;*

**IV. Uwagi techniczno-redakcyjne**

- 1) *w art. 1 w ust. 3 w pkt 2 wyrazy „tramwajów i trolejbusów” zastępuje się wyrazami „będących tramwajem lub autobusem”;*
- 2) *w art. 12 w ust. 3 wyrazy „zgodnie z maksymalną masą całkowitą lub cechami konstrukcyjnymi” zastępuje się wyrazami „ze względu na masę całkowitą lub cechy konstrukcyjne”;*
- 3) *w art. 27 w pkt 2:*
  - a) *wyraz „odpowiednio” zastępuje się wyrazem „odpowiednie”,*
  - b) *wyrazy „świadectwo może” zastępuje się wyrazami „świadectwo zgodności może”;*
- 4) *w art. 27 w pkt 4 w lit. b po wyrazach „o ile” dodaje się wyrazy „takie ograniczenia lub warunki”;*
- 5) *w art. 38 w ust. 7 po wyrazie „zagrożeń” dodaje się wyrazy „ o których mowa w ust. 1 pkt 4,”;*
- 6) *w art. 47 w ust. 9 po wyrazach „Zezwolenie na wprowadzanie do obrotu” dodaje się wyrazy „przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów”;*

*Maciej Telec*

*Główny legislator*