



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-1-23

Druk nr 2975
Warszawa, 20 stycznia 2023 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia^{1),2),3)}

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. 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;

¹⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu następujących rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (UE):

- 1) rozporządzenia nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42);
- 2) rozporządzenia nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4);
- 3) rozporządzenia nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).

²⁾ Niniejsza ustawa wdraża:

- 1) dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w odniesieniu do zmian w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikających ze zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 45);
- 2) dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniającą 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 (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 48).

³⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.

- 6) krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu;
- 7) unijne indywidualne dopuszczenie pojazdu;
- 8) dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji;
- 9) wprowadzania 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.

2. Ustawa określa organ nadzoru rynku.

3. Ustawę stosuje się do pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642):

- 1) o których mowa w:
 - a) art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.⁴⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 167/2013”,
 - b) art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.⁵⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 168/2013”,
 - c) art. 4 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.⁶⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858”,

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4.

⁶⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29.

d) Porozumieniu dotyczącym 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 – Wersja 3, stanowiącym załącznik do decyzji Rady (UE) 2016/1790 z dnia 17 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia 3. wersji Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych 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 („Zrewidowane Porozumienie z 1958 r.”) (Dz. Urz. UE L 274 z 11.10.2016, str. 2 i 4 oraz Dz. Urz. UE L 269 z 23.10.2019, str. 12), zwanym dalej „Porozumieniem z 1958 r.”,

2) tramwajów i trolejbusów

– oraz ich przedmiotów wyposażenia i części.

4. Ustawę stosuje się do montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

5. Ustawy nie stosuje się do:

1) pojazdów, o których mowa w:

a) art. 2 ust. 2 rozporządzenia 167/2013,

b) art. 2 ust. 2 lit. a–e oraz g–k rozporządzenia 168/2013,

c) art. 2 ust. 2 lit. c i d rozporządzenia 2018/858;

2) pojazdu zabytkowego w rozumieniu art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

3) pojazdu, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

4) nowego pojazdu oraz nowego przedmiotu wyposażenia lub części, nieprzeznaczonych do wprowadzenia do obrotu, a krótkotrwale składowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej między operacjami transportowymi – pod warunkiem okazania na żądanie właściwego organu kontroli dokumentów potwierdzających odbiorcę i miejsce docelowego odbioru nowego pojazdu oraz nowego przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 2. 1. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) dystrybutorze – rozumie się przez to dystrybutora, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 42 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 50 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 43 rozporządzenia 2018/858;
- 2) importerze – rozumie się przez to importera, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 41 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 49 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 42 rozporządzenia 2018/858;
- 3) producencie – rozumie się przez to producenta, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 25 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 47 rozporządzenia 168/2013, art. 3 pkt 40 rozporządzenia 2018/858 albo w Porozumieniu z 1958 r.;
- 4) przedstawicieli producenta – rozumie się przez to przedstawiciela producenta, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 26 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 48 rozporządzenia 168/2013, art. 3 pkt 41 rozporządzenia 2018/858 albo w Porozumieniu z 1958 r.;
- 5) podmiocie gospodarczym – rozumie się przez to producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;
- 6) pojeździe podstawowym – rozumie się przez to pojazd, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 12 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 11 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 24 rozporządzenia 2018/858;
- 7) pojeździe niekompletnym – rozumie się przez to pojazd, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 13 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 12 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 25 rozporządzenia 2018/858;
- 8) pojeździe skompletowanym – rozumie się przez to pojazd, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 14 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 13 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 26 rozporządzenia 2018/858;
- 9) pojeździe kompletnym – rozumie się przez to pojazd, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 15 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 14 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 27 rozporządzenia 2018/858;
- 10) pojeździe z końcowej partii produkcji – rozumie się przez to pojazd, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 16 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 67 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 28 rozporządzenia 2018/858;
- 11) tramwaju – rozumie się przez to tramwaj, o którym mowa w art. 2 pkt 82 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

- 12) trolejbusie – rozumie się przez to trolejbus, o którym mowa w art. 2 pkt 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 13) służbie technicznej – rozumie się przez to służbę techniczną, o której mowa odpowiednio w art. 3 pkt 28 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 60 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 38 rozporządzenia 2018/858, a także placówkę techniczną, o której mowa w art. 2 Porozumienia z 1958 r.;
- 14) wprowadzaniu do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów – rozumie się przez to procedurę, o której mowa odpowiednio w art. 45 rozporządzenia 167/2013, art. 50 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 55 rozporządzenia 2018/858;
- 15) przedmiocie wyposażenia lub części – rozumie się przez to układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, wyposażenie lub części, przeznaczone do zastosowania w pojeździe, podlegające wymaganiom technicznym określonym w przepisach Unii Europejskiej i załącznikach dotyczących ich badań homologacyjnych albo wyposażenie lub części podlegające wymaganiom technicznym określonym w regulaminach ONZ;
- 16) typie przedmiotu wyposażenia lub części – rozumie się przez to przedmioty wyposażenia lub części, spełniające tę samą funkcję w pojeździe, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech mających wpływ na bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i środowiska, jeżeli wymagania określone w przepisach Unii Europejskiej dotyczących ich badań homologacyjnych albo regulaminy ONZ nie stanowią inaczej;
- 17) wymogach alternatywnych – rozumie się przez to wymagania, o których mowa odpowiednio w art. 37 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 42 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 3 pkt 55 rozporządzenia 2018/858;
- 18) świadectwie homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 – rozumie się przez to dokument stwierdzający, że montaż instalacji zgodnej z Regulaminem ONZ nr 115 przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem spełnia wymagania procedury homologacji montażu tej instalacji;
- 19) świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – rozumie się przez to dokument stwierdzający, że sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz elementy tej instalacji spełniają wymagania procedury homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;

- 20) dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu – rozumie się przez to instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem lub dodatkową instalację R115;
- 21) zgodności produkcji – rozumie się przez to produkcję pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części zgodnie z wymaganiami dla typu, który uzyskał odpowiednie świadectwo homologacji typu i stosowanie metod produkcji zapewniających spełnienie tych wymagań oraz stosowanie metod montażu zapewniających spełnienie tych wymagań;
- 22) zgodności montażu – rozumie się przez to montaż zgodnie z wymaganiami do wydania świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz stosowanie metod montażu zapewniających spełnienie tych wymagań;
- 23) procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – rozumie się przez to procedurę potwierdzenia spełnienia przez dany pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych, o których mowa odpowiednio w art. 1 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 1 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 45 rozporządzenia 2018/858;
- 24) procedurze unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – rozumie się przez to procedurę, o której mowa w art. 44 rozporządzenia 2018/858;
- 25) procedurze homologacji typu UE – rozumie się przez to procedurę, o której mowa odpowiednio w art. 3 pkt 7 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 4 rozporządzenia 168/2013 albo art. 3 pkt 2 rozporządzenia 2018/858;
- 26) procedurze homologacji typu ONZ – rozumie się przez to procedurę, o której mowa w załączniku 3 do Porozumienia z 1958 r.;
- 27) świadectwie homologacji typu UE pojazdu – rozumie się przez to dokument sporządzony według wzorów określonych w przepisach Unii Europejskiej stwierdzający, że typ pojazdu spełnia wymagania procedury określonej odpowiednio w art. 20 rozporządzenia 167/2013, art. 25 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 22 rozporządzenia 2018/858;
- 28) świadectwie homologacji typu UE – rozumie się przez to dokument sporządzony według wzorów określonych w przepisach Unii Europejskiej stwierdzający, że typ przedmiotu wyposażenia lub części spełnia wymagania procedury określonej odpowiednio w art. 20 ust. 1 zdanie 3 rozporządzenia 167/2013, art. 25 ust. 1 zdanie 3 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 22 ust. 2 rozporządzenia 2018/858;
- 29) świadectwie homologacji typu ONZ – rozumie się przez to dokument stwierdzający, że typ pojazdu albo typ przedmiotu wyposażenia lub części spełnia wymagania procedury określonej w załączniku 3 Porozumienia z 1958 r.;

- 30) świadectwie krajowej homologacji typu pojazdu, tramwaju albo trolejbusu – rozumie się przez to dokument stwierdzający, że typ pojazdu, tramwaju albo trolejbusu spełnia wymagania procedury homologacji typu określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1 albo art. 55 ust. 1;
- 31) świadectwie krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach – rozumie się przez to dokument stwierdzający, że typ pojazdu spełnia wymagania procedury homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach określonej odpowiednio w art. 37 rozporządzenia 167/2013, art. 42 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 42 rozporządzenia 2018/858;
- 32) świadectwie unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – rozumie się przez to dokument stwierdzający spełnienie wymagań procedury określonej w art. 44 rozporządzenia 2018/858;
- 33) świadectwie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – rozumie się przez to dokument stwierdzający spełnienie wymagań procedury określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ust. 1;
- 34) regulaminach ONZ – rozumie się przez to akty prawne stanowione przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych na podstawie Porozumienia z 1958 r., które zostały przyjęte przez Rzeczpospolitą Polską;
- 35) Regulaminie ONZ nr 115 – rozumie się przez to Regulamin ONZ nr 115 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) Jednolite przepisy dotyczące homologacji: I. specjalnych dodatkowych układów zasilania LPG (skroplonym gazem węglowodorowym), które mają być instalowane w pojazdach silnikowych w celu wykorzystywania LPG w ich układzie napędowym, II. specjalnych dodatkowych układów zasilania CNG (sprężonym gazem ziemnym), które mają być instalowane w pojazdach silnikowych w celu wykorzystywania CNG w ich układzie napędowym (Dz. Urz. UE L 323 z 07.11.2014, str. 91).

2. Dystrybutor, importer, producent, przedstawiciel producenta oraz podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu są przedsiębiorcami w rozumieniu art. 4 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162 i 2105 oraz z 2022 r. poz. 24, 974 i 1570).

Art. 3. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”, jest na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

- 1) organem udzielającym homologacji, o którym mowa odpowiednio w art. 3 pkt 27 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 56 rozporządzenia 168/2013, art. 3 pkt 36 rozporządzenia 2018/858 i w Porozumieniu z 1958 r., organem udzielającym homologacji w procedurach krajowej homologacji typu pojazdu i procedurach homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz organem uznającym krajowe świadectwa homologacji;
- 2) organem udzielającym unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu i krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu oraz organem uznającym świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 3) organem przeprowadzającym kontrolę zgodności produkcji lub kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

2. Dyrektor TDT prowadzi bazę danych w celu realizacji obowiązku wynikającego z art. 37 ust. 9 rozporządzenia 2018/858.

3. Dyrektor TDT jest na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej organem nadzoru rynku w rozumieniu art. 3 pkt 45 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 57 rozporządzenia 168/2013 i art. 3 pkt 35 rozporządzenia 2018/858 oraz wykonuje funkcję organu nadzoru rynku w procedurach krajowej homologacji typu pojazdu i procedurach homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w art. 7, art. 9, art. 11 ust. 1–3 i 5–7, art. 14, art. 15, art. 16 ust. 1–4 i art. 17–19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniającego dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011, które stanowi ramy dla kontroli produktów (Dz. Urz. UE L 169 z 25.06.2019, str. 1).

Rozdział 2

Służba techniczna

Art. 4. 1. Dyrektor TDT wyznacza, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, służbę techniczną, na wniosek podmiotu ubiegającego się o wykonywanie zadań służby technicznej.

2. Służbą techniczną może być podmiot, który spełnia warunki, o których mowa w art. 57, art. 58, art. 59 ust. 3 i art. 60 rozporządzenia 167/2013, art. 61, art. 62, art. 63 ust. 3 i art. 64 rozporządzenia 168/2013, art. 68–72 rozporządzenia 2018/858 lub w części pierwszej załącznika 2 do Porozumienia z 1958 r. oraz przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 1.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera informacje określone w pkt 4.1 dodatku 2 do załącznika III do rozporządzenia 2018/858.

4. Służbę techniczną wyznacza się na okres 5 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 1.

5. Wyznaczenia dokonuje się na podstawie:

- 1) certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z art. 22 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2022 r. poz. 1854) lub
- 2) oceny dokonanej przez Dyrektora TDT, o której mowa w art. 73 ust. 2–4 rozporządzenia 2018/858, w art. 62 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 66 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 lub w części pierwszej załącznika 2 do Porozumienia z 1958 r.

– odpowiednio do zakresu wyznaczenia.

6. W przypadku służby technicznej wnioskującej o wyznaczenie w zakresie badań homologacyjnych tramwajów, trolejbusów oraz montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, Dyrektor TDT dokonuje oceny, o której mowa w ust. 5 pkt 2, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 11, odpowiednio do zakresu wyznaczenia.

7. W decyzji wyznaczającej służbę techniczną Dyrektor TDT wskazuje kategorie działań właściwych dla tej służby, o których mowa w art. 68 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, odpowiednio do zakresu wyznaczenia.

8. Do rozszerzenia zakresu wyznaczenia służby technicznej stosuje się przepisy ust. 1–3 oraz 5–7.

9. Rozszerzenie zakresu wyznaczenia służby technicznej nie powoduje wydłużenia okresu ważności wyznaczenia, o którym mowa w ust. 4.

10. Wykaz służb technicznych i zakres ich wyznaczenia Dyrektor TDT publikuje i aktualizuje niezwłocznie na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 5. Dyrektor TDT odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wyznaczenia służby technicznej albo rozszerzenia zakresu wyznaczenia, jeżeli podmiot ubiegający się o wykonywanie zadań służby technicznej nie spełnia warunków niezbędnych do jego wyznaczenia, o których mowa w art. 4 ust. 2.

Art. 6. 1. Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, wyznaczenie służby technicznej, w przypadku gdy dany podmiot przestał spełniać co najmniej jeden z warunków niezbędnych do jego wyznaczenia, o których mowa w art. 4 ust. 2, lub gdy służba techniczna nie wykonuje w całości lub w części obowiązków, o których mowa odpowiednio

w art. 66 lub art. 67 rozporządzenia 167/2013, art. 70 lub art. 71 rozporządzenia 168/2013 lub art. 80 lub art. 81 rozporządzenia 2018/858, określając termin usunięcia stwierdzonych uchybień nie krótszy niż 30 dni. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

2. Zawieszenie wyznaczenia służby technicznej dotyczy kategorii działań, w stosunku do której Dyrektor TDT stwierdził wystąpienie uchybień, o których mowa w ust. 1.

3. W przypadku potwierdzenia przez Dyrektora TDT w sprawozdaniu z oceny służby technicznej usunięcia przez tę służbę stwierdzonych uchybień, o których mowa w ust. 1, decyzja o zawieszeniu wyznaczenia służby technicznej wygasa z mocy prawa.

Art. 7. 1. Dyrektor TDT cofa, w drodze decyzji administracyjnej, wyznaczenie służby technicznej, w przypadku gdy służba techniczna:

- 1) nie usunie w określonym terminie uchybień, o których mowa w art. 6 ust. 1, przy czym cofnięcie dotyczy działań, w stosunku do których Dyrektor TDT stwierdził wystąpienie uchybień, lub
- 2) zaprzestała prowadzenia działalności w kategorii działań, do których wykonywania została wyznaczona, przy czym cofnięcie dotyczy wyłącznie tych kategorii.

2. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 8. Służba techniczna zawiadamia Dyrektora TDT o zaprzestaniu prowadzenia działalności w kategoriach działań, do których wykonywania została wyznaczona, w terminie 14 dni od dnia zaprzestania prowadzenia tej działalności.

Art. 9. 1. W przypadku zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia służba techniczna przekazuje Dyrektorowi TDT niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia zawieszenia lub cofnięcia jej wyznaczenia, dokumenty lub ich kopie, w postaci papierowej lub elektronicznej, dotyczące wykonywanych przez nią zadań:

- 1) w zakresie zawieszono wyznaczenia;
- 2) związanych z kategorią działań objętą cofnięciem.

2. Dyrektor TDT na wniosek producenta, przedstawiciela producenta albo podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu przekazuje wskazanej przez nich służbie technicznej dokumenty, o których mowa w ust. 1.

Art. 10. 1. Służba techniczna przeprowadza badania homologacyjne na wniosek producenta lub podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

2. Do wniosku producent dołącza dokument informacyjny, o którym mowa w art. 22 ust. 2 lit. a rozporządzenia 167/2013, art. 27 ust. 2 lit. a rozporządzenia 168/2013, art. 24 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, w regulaminie ONZ albo w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1 albo art. 55 ust. 1, odpowiednio do zakresu wniosku.

3. Do wniosku podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu dołącza:

- 1) instrukcję obsługi pojazdu z zamontowaną dodatkową instalacją zasilania gazem pojazdu;
- 2) ogólną instrukcję montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 3) dokumenty potwierdzające, że podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz jego zakłady montujące posiadają wieloskładnikowy analizator spalin i przyrząd do badania szczelności tej instalacji – jeżeli są wymagane.

4. Na żądanie służby technicznej podmiot, o którym mowa w ust. 1, dostarcza do badań na swój koszt pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części, w liczbie i kompletacji koniecznej do przeprowadzenia wymaganych badań.

5. 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.

Art. 11. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełniać podmiot wnioskujący o wyznaczenie, o którym mowa w art. 4, w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia,
 - 2) sposób i tryb oceny, o której mowa w art. 4 ust. 6 i art. 6 ust. 3, dokonywanej przez Dyrektora TDT,
 - 3) wzór sprawozdania z oceny dokonywanej przez Dyrektora TDT
- uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia konieczność:

- 1) zapewnienia właściwego poziomu jakości przeprowadzania badań homologacyjnych;
- 2) ujednolicenia wzorów dokumentów stosowanych w procedurze oceny służby technicznej;
- 3) zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie badań homologacyjnych.

Rozdział 3

Homologacja

Art. 12. 1. Nowy typ pojazdu, 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 dotyczących ich homologacji, regulaminach ONZ dotyczących ich homologacji lub przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1 i art. 55 ust. 1.

2. Spełnienie odpowiednich wymagań technicznych dla danego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części potwierdza się w procedurze homologacji:

- 1) typu UE;
- 2) typu ONZ albo
- 3) typu pojazdu.

3. Na potrzeby procedury homologacji typu inne niż tramwaje pojazdy, zgodnie z maksymalną masą całkowitą lub cechami konstrukcyjnymi, dzieli się na kategorie określone odpowiednio w art. 4 rozporządzenia 167/2013, art. 4 rozporządzenia 168/2013 lub art. 4 rozporządzenia 2018/858.

Art. 13. 1. Producent jest obowiązany uzyskać świadectwo homologacji typu, zgodnie z rozporządzeniem 167/2013, rozporządzeniem 168/2013, rozporządzeniem 2018/858, Porozumieniem z 1958 r. albo przepisami ustawy, które potwierdza spełnienie wymagań technicznych – odpowiednio w przypadku:

- 1) typu pojazdu:
 - a) świadectwo homologacji typu UE pojazdu,
 - b) świadectwo homologacji typu ONZ,
 - c) świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu,
 - d) świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - e) świadectwo krajowej homologacji typu tramwaju,
 - f) świadectwo krajowej homologacji typu trolejbusu;
- 2) typu przedmiotu wyposażenia lub części:
 - a) świadectwo homologacji typu UE,
 - b) świadectwo homologacji typu ONZ.

2. Producent nowego typu pojazdu jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, jeżeli uzyskał:

- 1) uznanie 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) uznanie 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.

3. Producent, przedstawiciel producenta, importer albo właściciel nowego pojazdu z wyjątkiem tramwaju i trolejbusu, na którego typ producent nie uzyskał dokumentu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązany uzyskać, zgodnie z rozporządzeniem 2018/858 albo przepisami ustawy:

- 1) świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu,
- 2) uznanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo
- 3) świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu

– które potwierdza spełnienie wymagań technicznych określonych dla tego pojazdu.

4. Pojazdy, o których mowa w art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2018/858, nie podlegają obowiązkowi uzyskania świadectwa homologacji. Producent takiego pojazdu może wystąpić o wydanie świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, jeżeli pojazd spełnia odpowiednie warunki lub wymagania techniczne określone w przepisach rozporządzenia 2018/858 albo przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1.

Art. 14. 1. 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, zgodnie z art. 8 rozporządzenia 167/2013, art. 9 rozporządzenia 168/2013, art. 13 rozporządzenia 2018/858 albo regulaminami ONZ, a w przypadku tramwaju i trolejbusu – zgodnie z art. 13 rozporządzenia 2018/858.

2. 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.

3. 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.

Art. 15. 1. Dyrektor TDT, za opłatą, na wniosek producenta wydaje albo zmienia:

- 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
- albo odmawia ich wydania.

2. Wydanie, zmiana albo odmowa wydania dokumentów wskazanych w ust. 1 następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 16. 1. Do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE producent dołącza:

- 1) dokumenty określone odpowiednio w art. 22 i art. 23 rozporządzenia 167/2013, art. 27 i art. 28 rozporządzenia 168/2013 albo art. 24 i art. 25 rozporządzenia 2018/858;
- 2) oświadczenie następującej treści:
„Oświadczam, że:
1) nie złożyłem/złożyłam* wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu / świadectwa homologacji typu UE* dla tego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części do żadnego innego organu udzielającego homologacji i że żaden inny organ udzielający homologacji nie wydał lub nie zmienił takiego świadectwa homologacji;
2) żaden organ udzielający homologacji nie odmówił wydania albo zmiany świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części;

3) żaden organ udzielający homologacji nie cofnął świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części;

4) nie wycofałem/wycofałam* wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części.

*Niepotrzebne skreślić.”.

2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zawiera również:

- 1) firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i daty złożenia oświadczenia;
- 3) podpis wnioskodawcy.

3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:

„Jestem świadomy/świadoma*odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

*Niepotrzebne skreślić.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 17. 1. Dyrektor TDT odmawia wydania świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE, w przypadku gdy:

- 1) typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części nie spełnia wymagań procedury określonej w art. 20 rozporządzenia 167/2013, art. 25 rozporządzenia 168/2013 albo art. 22 rozporządzenia 2018/858;
- 2) typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części stwarza poważne zagrożenie, o którym mowa w art. 24 ust. 3 rozporządzenia 167/2013, art. 29 ust. 3 rozporządzenia 168/2013 albo art. 26 ust. 5 rozporządzenia 2018/858, mimo że spełnia wymagania, o których mowa w pkt 1;
- 3) na dany typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części zostało wydane świadectwo homologacji typu UE pojazdu albo świadectwo homologacji typu UE przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej.

2. Dyrektor TDT odmawia zmiany świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE w przypadku:

- 1) o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lub 2;
- 2) stwierdzenia, że zmiany szczegółowych danych zawartych w dokumentach stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE, nie mogą być objęte rozszerzeniem istniejącej homologacji typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 18. 1. Do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu ONZ producent dołącza:

- 1) dokumenty określone w regulaminach ONZ;
- 2) oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) nie złożyłem/złożyłam* wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu / świadectwa homologacji typu UE / świadectwa homologacji typu ONZ* dla tego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części do żadnego innego organu udzielającego homologacji i że żaden inny organ udzielający homologacji nie wydał lub nie zmienił takiego świadectwa homologacji;
- 2) żaden organ udzielający homologacji nie odmówił wydania albo zmiany świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części;
- 3) żaden organ udzielający homologacji nie cofnął świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części;
- 4) nie wycofałem/wycofałam* wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części.

*Niepotrzebne skreślić.”.

2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zawiera również:

- 1) firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i daty złożenia oświadczenia;
- 3) podpis wnioskodawcy.

3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:

„Jestem świadomy/świadoma*odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

*Niepotrzebne skreślić.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 19. 1. Dyrektor TDT odmawia wydania świadectwa homologacji typu ONZ, w przypadku gdy:

- 1) typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części nie spełnia wymagań procedury określonej w załączniku 3 do Porozumienia z 1958 r.;
- 2) typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 3) na dany typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części zostało wydane świadectwo homologacji typu UE pojazdu, świadectwo homologacji typu UE albo świadectwo homologacji typu ONZ.

2. Dyrektor TDT odmawia zmiany świadectwa homologacji typu ONZ w przypadku:

- 1) o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lub 2;
- 2) stwierdzenia, że zmiany szczegółowych danych zawartych w dokumentach stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu ONZ nie mogą być objęte rozszerzeniem istniejącej homologacji typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 20. 1. We wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów kategorii: C, R, S, T_{4.1}, T_{4.2}, świadectwa krajowej homologacji typu tramwaju lub świadectwa krajowej homologacji typu trolejbusu producent wskazuje jedną z następujących procedur homologacji typu pojazdu, na podstawie której przeprowadzono badania homologacyjne:

- 1) krok po kroku – procedurę, w ramach której producent uzyskuje wszystkie wymagane świadectwa homologacji typu UE albo świadectwa homologacji typu ONZ, na podstawie

których służba techniczna, o której mowa w art. 4, przeprowadza badanie homologacyjne typu pojazdu będące podstawą do wydania świadectwa homologacji typu pojazdu;

- 2) jednostopniową – procedurę, w ramach której służba techniczna, o której mowa w art. 4, przeprowadza badanie homologacyjne dla wszystkich wymaganych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 54 ust. 1 albo art. 55 ust. 1 przedmiotów wyposażenia lub części oraz badanie homologacyjne typu pojazdu, będące podstawą do wydania świadectwa homologacji typu pojazdu;
- 3) mieszaną – procedurę krok po kroku, podczas której producent może nie przedstawić jednego świadectwa lub kilku świadectw homologacji typu UE albo świadectw homologacji typu ONZ do badania homologacyjnego typu pojazdu, pod warunkiem że zastąpi je sprawozdaniami zawierającymi wyniki badań homologacyjnych tych przedmiotów wyposażenia lub części, albo
- 4) wielostopniową – procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji lub organ udzielający homologacji innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej zaświadcza, że – w zależności od stanu kompletacji – niekompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi warunkami lub wymaganiami technicznymi.

2. Zakres badań technicznych pojazdów należących do kategorii C, R, S, T_{4.1}, T_{4.2} jest uzależniony od stopnia kompletacji pojazdu.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, producent dołącza:

- 1) dokument informacyjny sporządzony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1, a w przypadku tramwaju lub trolejbusu – w przepisach wydanych na podstawie art. 55 ust. 1;
- 2) sprawozdanie z badania homologacyjnego potwierdzające spełnienie przez reprezentatywny dla danego typu pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1, a w przypadku tramwaju lub trolejbusu – w przepisach wydanych na podstawie art. 55 ust. 1, w celu udzielenia świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu;
- 3) świadectwo zgodności sporządzone według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1, a w przypadku tramwaju lub trolejbusu – w przepisach wydanych na podstawie art. 55 ust. 1;
- 4) wykaz osób upoważnionych do podpisania świadectwa zgodności, zawierający następujące dane: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.

4. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, producent pojazdu składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) nie złożyłem/złożyłam* wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu / świadectwa homologacji typu ONZ* dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części do żadnego innego organu udzielającego homologacji i że żaden inny organ udzielający homologacji nie wydał lub nie zmienił takiego świadectwa homologacji;
- 2) żaden organ udzielający homologacji nie odmówił wydania albo zmiany świadectwa homologacji typu UE pojazdu / świadectwa homologacji typu ONZ* dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części;
- 3) żaden organ udzielający homologacji nie cofnął świadectwa homologacji typu UE pojazdu / świadectwa homologacji typu ONZ* dla tego typu przedmiotu wyposażenia lub części;
- 4) nie wycofałem/wycofałam* wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu / świadectwa homologacji typu ONZ* w odniesieniu dla tego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części.

* Niepotrzebne skreślić.”.

5. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4, zawiera również:

- 1) firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i daty złożenia oświadczenia;
- 3) podpis wnioskodawcy.

6. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:

„Jestem świadomy/świadoma* odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

* Niepotrzebne skreślić.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 21. 1. Dyrektor TDT odmawia wydania świadectwa homologacji typu pojazdu, tramwaju lub trolejbusu, w przypadku gdy:

- 1) typ pojazdu nie spełnia wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1, a w przypadku tramwaju lub trolejbusu – w przepisach wydanych na podstawie art. 55 ust. 1;
- 2) typ pojazdu stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska, mimo że spełnia wymagania, o których mowa w pkt 1;
- 3) na dany typ pojazdu należącego do kategorii C, R, S, T_{4.1}, T_{4.2} zostało wydane świadectwo homologacji typu UE pojazdu lub świadectwo homologacji typu ONZ przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej.

2. Dyrektor TDT odmawia zmiany świadectwa homologacji typu pojazdu, tramwaju lub trolejbusu, w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2.

Art. 22. 1. Do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach producent dołącza:

- 1) dokument informacyjny sporządzony według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1;
- 2) sprawozdanie z badania homologacyjnego potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych, lub zastosowanych wymogów alternatywnych dla danego typu pojazdu, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1;
- 3) świadectwo zgodności sporządzone według wzoru określonego w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 38 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 albo art. 36 ust. 4 rozporządzenia 2018/858;
- 4) wykaz osób upoważnionych do podpisania świadectwa zgodności zawierający następujące dane: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.

2. Wraz z wnioskiem, o którym mowa w ust. 1, producent składa oświadczenie, o którym mowa w art. 20 ust. 4.

3. Do składania oświadczenia, o którym mowa w ust. 2, stosuje się przepis art. 20 ust. 6.

Art. 23. 1. Dyrektor TDT odmawia wydania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach w przypadku, o którym mowa w art. 21 ust. 1.

2. Dyrektor TDT odmawia zmiany świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach w przypadkach, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 1 i 2.

Art. 24. 1. Producent może wystąpić do Dyrektora TDT z wnioskiem o wydanie świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE na podstawie procedury, o której mowa w art. 35 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 40 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 albo art. 39 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, jeżeli dla pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części zastosowano nowe technologie lub nowe koncepcje, które nie spełniają wymagań określonych w przepisach dotyczących homologacji dla danego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oprócz dokumentów, o których mowa w art. 16 ust. 1, producent dołącza również:

- 1) uzasadnienie zastosowania nowych technologii lub koncepcji;
- 2) opis wpływu zastosowanych nowych technologii lub koncepcji na bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i środowiska wraz ze wskazaniem środków przyjętych w celu zapewnienia poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska co najmniej równoważnego wymaganiom określonym w przepisach dotyczących homologacji dla danego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;
- 3) opis przeprowadzonych badań oraz ich wyniki wykazujące, że zapewniono poziom bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska co najmniej równoważny wymaganiom określonym w przepisach dotyczących homologacji dla danego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części.

3. Badania, o których mowa w ust. 2 pkt 3, przeprowadza służba techniczna.

4. W terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 1, Dyktor TDT występuje do Komisji Europejskiej z wnioskiem o wydanie zgody na wydanie świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE.

5. Do czasu wydania zgody przez Komisję Europejską Dyktor TDT wydaje tymczasowo świadectwo homologacji typu UE pojazdu albo świadectwo homologacji typu UE ważne wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o ile producent wystąpi we wniosku, o którym mowa w ust. 1, o wydanie takiego świadectwa, a pojazd albo przedmiot wyposażenia lub część spełniają warunki, o których mowa w art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w tym w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 tej ustawy.

6. Dyktor TDT odmawia wydania tymczasowo świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE, jeżeli pojazd albo przedmiot wyposażenia lub część:

- 1) nie spełnia warunków, o których mowa w art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w tym w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 tej ustawy;
- 2) na dany typ pojazdu, typ przedmiotu wyposażenia lub części zostało wydane świadectwo homologacji typu UE pojazdu, świadectwo homologacji typu UE albo świadectwo homologacji typu ONZ.

7. Po wydaniu świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE, o których mowa w ust. 5, Dyrektor TDT przekazuje niezwłocznie Komisji Europejskiej i właściwym organom innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich Unii Europejskiej informację o wydaniu tego świadectwa wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2.

8. W przypadku wydania zgody przez Komisję Europejską Dyrektor TDT niezwłocznie wydaje świadectwo homologacji typu UE pojazdu albo świadectwo homologacji typu UE na okres nie krótszy niż 36 miesięcy.

9. W przypadku wydania świadectwa homologacji na podstawie ust. 8 traci ważność świadectwo homologacji typu UE pojazdu albo świadectwo homologacji typu UE, wydane na podstawie ust. 5.

10. W przypadku odmowy wydania zgody przez Komisję Europejską, Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) odmawia wydania świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE;
- 2) cofa wydane tymczasowo świadectwo homologacji typu UE pojazdu albo świadectwo homologacji typu UE w terminie 6 miesięcy od dnia odmowy wydania zgody.

11. W przypadku otrzymania od właściwego organu innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej informacji o wydaniu świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE na podstawie procedury, o której mowa w ust. 1, Dyrektor TDT może uznać to świadectwo na podstawie art. 39 rozporządzenia 2018/858.

12. Dyrektor TDT po otrzymaniu od właściwego organu innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej informacji o uznaniu świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu UE na podstawie art. 39 rozporządzenia 2018/858, informuje o tym producenta tego pojazdu albo przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 25. 1. Dyrektor TDT uznaje, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu, wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, jeżeli wymagania techniczne stanowiące podstawę do jego wydania są równoważne wymaganiom technicznym obowiązującym:

- 1) w procedurze uzyskania świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo
- 2) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu – albo odmawia jego uznania.

2. Wydanie decyzji, o której mowa w ust. 1, następuje na wniosek.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się:

- 1) świadectwo homologacji typu pojazdu wraz ze sprawozdaniem z badań homologacyjnych oraz z dokumentem informacyjnym wydanym przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- 2) świadectwo zgodności sporządzone według wzoru określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1 pkt 5;
- 3) wykaz osób upoważnionych do podpisania świadectwa zgodności zawierający następujące dane: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.

4. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, uchyla uznanie, o którym mowa w ust. 1, w przypadku:

- 1) wygaśnięcia lub cofnięcia świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu, które zostało uznane przez Dyrektora TDT;
- 2) wydania świadectwa homologacji typu UE pojazdu dla typu pojazdu objętego świadectwem krajowej homologacji typu pojazdu, które zostało uznane przez Dyrektora TDT;
- 3) wygaśnięcia świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu w zakresie wymagań stanowiących podstawę do wydania tego świadectwa przez jeden z wariantów w ramach typu pojazdu lub jedną z wersji w ramach wariantu, które przestały być spełniane.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 3, uznanie uchyla się wyłącznie w zakresie zaprzestania spełniania wymagań przez jeden z wariantów lub wersji.

6. Dyrektor TDT odmawia uznania świadectwa krajowej homologacji typu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadkach gdy typ pojazdu nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 1.

Art. 26. 1. Dyrektor TDT uznaje, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, jeżeli wymagania techniczne stanowiące podstawę do jego wydania są równoważne wymaganiom technicznym obowiązującym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach.

2. Wydanie decyzji, o której mowa w ust. 1, następuje na wniosek producenta.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się:

- 1) świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach wraz ze sprawozdaniem z badań homologacyjnych oraz dokumentem informacyjnym wydanym przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- 2) świadectwo zgodności sporządzone według wzoru określonego w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 33 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 38 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 albo art. 36 ust. 4 rozporządzenia 2018/858;
- 3) wykaz osób upoważnionych do podpisania świadectwa zgodności zawierający następujące dane: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.

4. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, uchyla uznanie, o którym mowa w ust. 1, w przypadku:

- 1) wygaśnięcia lub cofnięcia świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, które zostało uznane przez Dyrektora TDT;
- 2) wydania świadectwa homologacji typu UE pojazdu dla typu pojazdu objętego świadectwem krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, które zostało uznane przez Dyrektora TDT;
- 3) wygaśnięcia świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach w zakresie wymagań stanowiących podstawę do wydania tego świadectwa przez jeden z wariantów w ramach typu pojazdu lub jedną z wersji w ramach wariantu, które przestały być spełniane.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 3, uznanie uchyla się wyłącznie w zakresie zaprzestania spełniania wymagań przez jeden z wariantów lub wersji.

6. Dyrektor TDT odmawia uznania krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa

członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadkach gdy typ pojazdu nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 1.

Art. 27. 1. Producent pojazdu jest obowiązany:

- 1) umieścić nazwę handlową lub znak towarowy oraz oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny odpowiednio zgodnie z art. 34 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 39 ust. 1 rozporządzenia 168/2013, art. 38 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 lub art. 2 Porozumienia z 1958 r., jeżeli przepisy prawa Unii Europejskiej dotyczące homologacji lub regulaminy ONZ albo przepisy wydane na podstawie art. 54 ust. 1 lub art. 55 ust. 1 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, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie art. 54 ust. 1 lub art. 55 ust. 1; oświadczenie może być podpisane podpisem odbitym sposobem mechanicznym i może je złożyć w imieniu producenta importer, dystrybutor lub przedstawiciel producenta;
- 4) dołączyć w języku polskim:
 - a) instrukcję obsługi lub podręcznik użytkownika,
 - b) informacje dotyczące ograniczenia lub specjalnych warunków użytkowania mających wpływ na bezpieczeństwo, ochronę zdrowia i środowiska – o ile występują.

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

3. W przypadku uzyskania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu z końcowej partii produkcji producent jest obowiązany w oświadczeniu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, podać informację, że pojazd został objęty tym zezwoleniem.

4. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 i 2, wydaje się właścicielowi pojazdu.

5. Duplikaty dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2, wydaje na wniosek zainteresowanego podmiot, który je wydał.

6. Przepisy ust. 1 pkt 1 i pkt 4 lit. b oraz ust. 4 i 5 stosuje się do producenta przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 28. 1. Producent jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT o:

- 1) potrzebie zmiany danych i informacji zawartych w świadectwie homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1, wydanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku:
 - a) zmiany warunków stanowiących podstawę do wydania tego świadectwa,
 - b) zmiany w homologowanym typie, która wpływa na zmianę warunków stanowiących podstawę do wydania tego świadectwa;
- 2) zawieszeniu produkcji homologowanego typu;
- 3) wznowieniu produkcji homologowanego typu;
- 4) zaprzestaniu produkcji homologowanego typu;
- 5) stwierdzeniu zagrożeń dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska.

2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Dyrektor TDT dokonuje oceny zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego świadectwa, a następnie niezwłocznie informuje producenta o:

- 1) konieczności uzyskania zmiany tego świadectwa po przeprowadzeniu badań homologacyjnych albo bez przeprowadzenia tych badań;
- 2) konieczności uzyskania nowego świadectwa, jeżeli zakres zmian wykracza poza istotne cechy homologowanego typu, albo
- 3) braku potrzeby zmiany danych i informacji zawartych w uprzednio wydanym świadectwie.

Art. 29. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, cofa świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1, wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w przypadku gdy:

- 1) podmiot gospodarczy dopuszcza się naruszeń, o których mowa w art. 72 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 76 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 albo art. 84 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2018/858 – odpowiednio do kategorii pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, a w przypadku tramwaju lub trolejbusu – naruszeń, o których mowa w art. 84 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2018/858;
- 2) podmiot gospodarczy nie usunął nieprawidłowości w terminie określonym w art. 41 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, w art. 46 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 albo w art. 52 ust. 2 rozporządzenia 2018/858, a w przypadku tramwaju lub trolejbusu – w harmonogramie, o którym mowa w art. 71 ust. 2;
- 3) producent nie usunął nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku kontroli zgodności produkcji;

4) producent złożył wniosek o cofnięcie świadectwa homologacji.

Art. 30. 1. Świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1, wygasa z dniem wykreślenia producenta z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego albo odpowiedniego rejestru państwa właściwego dla siedziby producenta.

2. Świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1 pkt 4–6, wygasa z dniem wejścia w życie nowych warunków lub wymagań technicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1, a w przypadku tramwaju lub trolejbusu – w przepisach wydanych na podstawie art. 55 ust. 1, stanowiących podstawę do udzielenia świadectwa homologacji typu pojazdu, tramwaju albo trolejbusu.

Art. 31. 1. Spełnienie odpowiednich wymagań technicznych dotyczących montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu potwierdza się w procedurze:

- 1) homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem albo
- 2) procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

2. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany uzyskać odpowiednio:

- 1) świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 2) świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

3. Dyrektor TDT, za opłatą, na wniosek podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu wydaje albo zmienia:

- 1) świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 2) świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

4. Wydanie, zmiana albo odmowa wydania dokumentów wskazanych w ust. 3 następuje w drodze decyzji administracyjnej.

Art. 32. Do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem podmiot dokonujący montażu tej instalacji dołącza:

- 1) protokół z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem, wydany przez służbę techniczną;

- 2) wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, zawierający następujące dane: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu;
- 3) deklarację o sposobie i metodach zapewnienia zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 4) wykaz stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 5) wykaz zakładów montujących instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 6) oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, albo odpowiedniego rejestru państwa właściwego dla siedziby wnioskodawcy; w oświadczeniu podaje się numer NIP lub jego odpowiednik.

Art. 33. Do wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 podmiot dokonujący montażu tej instalacji dołącza:

- 1) protokół z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem, wydany przez służbę techniczną;
- 2) wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, zawierający następujące dane: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu;
- 3) deklarację o sposobie i metodach zapewnienia zgodności montażu dodatkowej instalacji R115;
- 4) oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, albo odpowiedniego rejestru państwa właściwego dla siedziby wnioskodawcy; w oświadczeniu podaje się numer NIP lub jego odpowiednik;
- 5) wykaz stosowanych instalacji zgodnych z Regulaminem ONZ nr 115 wraz z instrukcjami montażu.

Art. 34. Świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem może zostać wydane lub zmienione, jeżeli sprawozdanie z badania homologacyjnego potwierdza, że:

- 1) elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiadają wymaganiom technicznym określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 58 ust. 1;
- 2) montaż instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiada warunkom technicznym i wymaganiom technicznym określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 58 ust. 1;
- 3) elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiadają warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r. poz. 2056);
- 4) opis techniczny pojazdu odpowiada zakresowi wniosku o wydanie tego świadectwa.

Art. 35. Świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 może zostać wydane lub zmienione, jeżeli sprawozdanie z badania homologacyjnego potwierdza, że:

- 1) dodatkowy układ zasilania odpowiada wymaganiom technicznym określonym w Regulaminie ONZ nr 115;
- 2) montaż dodatkowej instalacji R115 odpowiada warunkom technicznym i wymaganiom technicznym określonym w Regulaminie ONZ nr 115;
- 3) dodatkowy układ zasilania odpowiada warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Art. 36. 1. 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.

2. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji R115 dokonuje montażu zgodnie z warunkami udzielenia homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Art. 37. 1. Dyrektor TDT odmawia wydania świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem albo świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 w przypadku:

- 1) niespełniania wymagań, o których mowa odpowiednio w art. 34 i art. 35;
- 2) negatywnego wyniku kontroli zgodności montażu lub braku możliwości jej przeprowadzenia;
- 3) stwierdzenia, że elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub dodatkowy układ zasilania stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa,

ochrony zdrowia i środowiska, mimo że są spełnione wymagania, o których mowa odpowiednio w art. 34 i art. 35.

2. Dyrektor TDT odmawia zmiany świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem albo świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 w przypadkach, o których mowa w ust. 1.

Art. 38. 1. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT o:

- 1) potrzebie zmiany danych i informacji zawartych w świadectwie homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, w przypadku zmiany warunków stanowiących podstawę do wydania tego świadectwa;
- 2) zawieszeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 3) zakończeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 4) zagrożeniu dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska stwierdzonym w pojeździe na skutek montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

2. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, Dyrektor TDT dokonuje oceny zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego świadectwa, a następnie niezwłocznie informuje podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu o:

- 1) konieczności uzyskania zmiany tego świadectwa po przeprowadzeniu badań homologacyjnych albo bez przeprowadzenia tych badań;
- 2) konieczności uzyskania nowego świadectwa, jeżeli zakres zmian wykracza poza istotne cechy homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, albo
- 3) braku potrzeby zmiany danych i informacji zawartych w uprzednio wydanym świadectwie.

3. W przypadku zamiaru wznowienia zawieszonyj działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

4. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu po zakończeniu działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1 pkt 3, przekazuje Dyrektorowi TDT wyciągi ze świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem

pojazdu lub ich kopie, w postaci papierowej lub elektronicznej, w terminie do 30 dni od dnia zakończenia działalności.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, wydane świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3:

- 1) w całości, jeżeli montażu dokonał podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu i wzywa ten podmiot do usunięcia zagrożenia w terminie do 14 dni od dnia otrzymania wezwania albo
- 2) w odniesieniu do zakładu montującego, który dokonał montażu instalacji w pojeździe i wzywa podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu do usunięcia zagrożenia w terminie do 14 dni od dnia otrzymania wezwania.

6. Decyzji o zawieszeniu świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

7. Po uzyskaniu od podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu informacji o usunięciu zagrożeń, Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu w celu potwierdzenia ich usunięcia.

8. W przypadku potwierdzenia przez Dyrektora TDT w protokole z kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu usunięcia zagrożeń, o których mowa w ust. 1 pkt 4, decyzja o zawieszeniu świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, wygasa z mocy prawa.

Art. 39. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, cofa albo zmienia świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, w przypadku:

- 1) niepowiadomienia Dyrektora TDT przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu o stwierdzeniu w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożeń dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 2) niepodjęcia działań polegających na usunięciu zagrożeń dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 3) złożenia wniosku o cofnięcie świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 40. Świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, wygasa z dniem:

- 1) wykreślenia podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, rejestru

przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego albo odpowiedniego rejestru państwa właściwego dla siedziby podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem;

- 2) wejścia w życie nowych wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 58 ust. 1, stanowiących podstawę do udzielenia świadectwa homologacji.

Art. 41. 1. Dyrektor TDT wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 15 ust. 1 albo art. 31 ust. 3.

2. Duplikaty dokumentów, o których mowa w ust. 1, wydaje się na wniosek zainteresowanej strony w przypadku ich utraty albo zniszczenia, po złożeniu przez stronę oświadczenia o utracie tych dokumentów. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:

„Jestem świadomy/świadoma* odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

*Niepotrzebne skreślić.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 42. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany wydać właścicielowi pojazdu wyciąg ze świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, dla każdego pojazdu, w którym dokonano montażu takiej instalacji. Wyciąg ze świadectwa może być podpisany podpisem odbitym sposobem mechanicznym.

Art. 43. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu umieszcza na tabliczce informacyjnej – w odniesieniu do podlegających homologacji elementów instalacji lub dodatkowego układu zasilania gazem pojazdu – informacje, zgodne z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 58 ust. 1.

Art. 44. Wykaz podmiotów, o których mowa w art. 36 ust. 1 i 2, oraz wydanych świadectw homologacji, o których mowa w art. 31 ust. 3, Dyrektor TDT publikuje i aktualizuje niezwłocznie na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 45. 1. Dyrektor TDT wydaje, za opłatą, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji.

2. Wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji następuje na wniosek podmiotu gospodarczego zgodnie z art. 39 ust. 3 rozporządzenia 167/2013, art. 44 ust. 3 rozporządzenia 168/2013 lub art. 49 ust. 3 rozporządzenia 2018/858.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się:

- 1) kopię świadectwa homologacji typu objętego wnioskiem;
- 2) wykaz numerów VIN pojazdów objętych wnioskiem;
- 3) wykaz osób upoważnionych do podpisywania oświadczenia producenta o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, zawierający następujące dane: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.

4. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy limitowanej liczby pojazdów określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 56.

5. Producent składa oświadczenie o posiadaniu dla pojazdu wskazanego w wykazie numerów VIN świadectwa zgodności wystawionego w okresie ważności odpowiednio świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu UE pojazdu albo świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach.

6. Dyrektor TDT odmawia wydania zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdów z końcowej partii produkcji, w przypadku gdy:

- 1) nie zostały wskazane przyczyny natury technicznej lub ekonomicznej powodujące niespełnianie przez pojazdy nowych wymagań;
- 2) nie zostały spełnione warunki dla końcowej partii produkcji.

Art. 46. Dyrektor TDT wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 45. Do wydania duplikatu stosuje się przepis art. 41 ust. 2.

Art. 47. 1. Producent nowego typu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, zamieszczonego w wykazie części lub wyposażenia określonym w załączniku VI do rozporządzenia 2018/858, jest obowiązany uzyskać dla niego zezwolenie na wprowadzanie do obrotu.

2. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, za opłatą, zezwolenie na wprowadzanie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne

zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, albo odmawia wydania takiego zezwolenia.

3. Zezwolenie wydaje się, jeżeli typ przedmiotu wyposażenia lub części, który może stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, spełnia wymagania określone odpowiednio w art. 45 ust. 4 i 5 rozporządzenia 167/2013, art. 50 ust. 4 rozporządzenia 168/2013 lub art. 55 ust. 3 rozporządzenia 2018/858. Wydając zezwolenie, Dyrektor TDT może uwzględnić warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 57.

4. Wydanie zezwolenia na wprowadzanie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, następuje na wniosek producenta zgodnie z art. 46 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 51 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 lub art. 56 ust. 1 rozporządzenia 2018/858.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się:

- 1) sprawozdanie z badania dotyczącego spełniania określonych w przepisach Unii Europejskiej wymagań dotyczących wprowadzenia do obrotu, wydane przez służbę techniczną;
- 2) informację o sposobie oznaczania i pakowania przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów;
- 3) deklarację o sposobie i metodach zapewnienia zgodności produkcji typu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, zgodnie z wymaganiami, o których mowa w ust. 3;
- 4) oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że w zakresie typu przedmiotu wyposażenia lub części, który może stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, złożyłem/złożyłam* tylko jeden wniosek i tylko w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

*Niepotrzebne skreślić.”.

6. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 5 pkt 4, zawiera również:

- 1) firmę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis wnioskodawcy;
- 4) informację o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego albo odpowiedniego

rejstru państwa właściwego dla siedziby wnioskodawcy; w oświadczeniu podaje się numer NIP lub jego odpowiednik.

7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 5 pkt 4, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:

„Jestem świadomy/świadoma* odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

*Niepotrzebne skreślić.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

8. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy:

- 1) typu przedmiotu wyposażenia lub części, o których mowa w art. 45 ust. 3 rozporządzenia 167/2013, art. 50 ust. 3 akapit pierwszy rozporządzenia 168/2013 lub art. 55 ust. 5 rozporządzenia 2018/858;
- 2) typu przedmiotu wyposażenia lub części produkowanych do pojazdów przeznaczonych do wyścigów, o których mowa w art. 50 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia 168/2013 lub art. 55 ust. 6 rozporządzenia 2018/858.

9. Zezwolenie na wprowadzanie do obrotu wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 48. 1. Dyrektor TDT odmawia wydania zezwolenia na wprowadzanie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, w przypadku:

- 1) niespełniania wymagań, o których mowa w art. 47 ust. 3;
- 2) negatywnego wyniku kontroli zgodności produkcji lub braku możliwości jej przeprowadzenia;
- 3) stwierdzenia, że typ przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 4) gdy na dany typ przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, zostało wydane

zezwolenie przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej.

2. Przy kontroli zgodności produkcji Dyrektor TDT uwzględnia przepisy wydane na podstawie art. 57.

Art. 49. 1. Producent zapewnia, że przeznaczony do wprowadzenia do obrotu przedmiot wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, będą produkowane zgodnie z warunkami stanowiącymi podstawę do wydania zezwolenia na wprowadzanie do obrotu.

2. Producent jest obowiązany przedstawić na żądanie Dyrektora TDT dokumenty potwierdzające przeznaczenie produkowanego przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Art. 50. Dyrektor TDT wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 47. Do wydania duplikatu stosuje się przepis art. 41 ust. 2.

Art. 51. 1. Producent niezwłocznie zawiadamia Dyrektora TDT o wszelkich zmianach, danych i informacji, w tym warunków stanowiących podstawę do wydania zezwolenia na wprowadzanie do obrotu typu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

2. Po otrzymaniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 1, Dyrektor TDT dokonuje oceny zakresu zmian w odniesieniu do uprzednio wydanego zezwolenia, a następnie niezwłocznie informuje producenta o:

- 1) konieczności uzyskania nowego zezwolenia;
- 2) braku potrzeby zmiany danych i informacji zawartych w uprzednio wydanym zezwoleniu.

Art. 52. 1. Dyrektor TDT przeprowadza, za opłatą, kontrolę zgodności:

- 1) produkcji – pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, zgodnie odpowiednio z art. 28 rozporządzenia 167/2013, art. 33 rozporządzenia 168/2013, art. 31, art. 55 rozporządzenia 2018/858, albo art. 2 ust. 1 Porozumienia z 1958 r., albo przepisami wydanymi na podstawie art. 54 ust. 1, art. 55 ust. 1 lub art. 57;
- 2) montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 58 ust. 1.

2. Kontrolę zgodności przeprowadza się:

- 1) przed wydaniem świadectwa homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1, w art. 31 ust. 3, lub zezwolenia na wprowadzanie do obrotu, o którym mowa w art. 47 ust. 1;

2) w przypadku uzyskania informacji o zastrzeżeniach, które Dyrektor TDT uznał za zasadne, w tym zgłoszonych przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej.

3. Kontrolę zgodności w przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, przeprowadza się niezwłocznie, nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania informacji o zastrzeżeniach.

4. W przypadku niepotwierdzenia się zastrzeżeń w toku przeprowadzonej kontroli zgodności, o której mowa w ust. 2 pkt 2, opłaty nie pobiera się.

5. Dyrektor TDT może upoważnić, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, służbę techniczną do przeprowadzenia kontroli zgodności. W przypadku upoważnienia służby technicznej opłatę za kontrolę pobiera służba techniczna.

6. Przepisu ust. 5 nie stosuje się do wewnętrznej służby technicznej producenta, o której mowa w art. 60 rozporządzenia 167/2013, art. 64 rozporządzenia 168/2013 albo art. 72 rozporządzenia 2018/858.

7. Z przeprowadzonej kontroli zgodności sporządza się protokół, który doręcza się podmiotowi kontrolowanemu.

8. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności Dyrektor TDT:

- 1) wzywa podmiot kontrolowany do usunięcia nieprawidłowości w terminie do 90 dni od dnia otrzymania wezwania;
- 2) zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, której nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności:
 - a) świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1, lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu, do czasu usunięcia nieprawidłowości, jednak nie dłużej niż na okres 90 dni,
 - b) świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 31 ust. 3, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w odniesieniu do:
 - podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, u którego stwierdzono te nieprawidłowości – do czasu ich usunięcia, jednak nie dłużej niż na okres 90 dni albo
 - zakładu montującego, w którym stwierdzono nieprawidłowości – do czasu ich usunięcia, jednak nie dłużej niż na okres 90 dni.

9. Po uzyskaniu od podmiotu kontrolowanego informacji o usunięciu nieprawidłowości, Dyrektor TDT przeprowadza kolejną kontrolę zgodności w celu potwierdzenia usunięcia tych nieprawidłowości.

10. W przypadku potwierdzenia przez Dyrektora TDT w protokole z kontroli zgodności usunięcia nieprawidłowości, decyzja, o której mowa w ust. 8 pkt 2, wygasa z mocy prawa.

11. Jeżeli nieprawidłowości nie zostały usunięte, Dyrektor TDT cofa wydane świadectwo homologacji lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu, w drodze decyzji administracyjnej. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

12. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia kontroli zgodności Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 15 ust. 1 lub w art. 31 ust. 3, lub zezwolenie na wprowadzanie do obrotu, do czasu poddania się kontroli zgodności. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

13. W przypadku potwierdzenia przez Dyrektora TDT w protokole z kontroli zgodności poddania się kontroli zgodności, decyzja o zawieszeniu świadectwa homologacji lub zezwolenia na wprowadzanie do obrotu wygasa z mocy prawa.

Art. 53. Koszty:

- 1) badań homologacyjnych,
 - 2) badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez typ przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów,
 - 3) kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu,
 - 4) kontroli zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części
- pokrywa producent albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 54. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, odpowiednio dla danej kategorii pojazdu:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurach krajowej homologacji typu pojazdu oraz szczegółowy sposób przeprowadzania tych procedur;
- 2) wymogi alternatywne stosowane w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 3) szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służb technicznych w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu oraz pojazdów produkowanych w małych seriach;

- 4) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji w związku z procedurą krajowej homologacji typu pojazdu oraz pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 5) wzory dokumentów stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu oraz pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 6) wzór oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu;
- 7) wzór i opis znaku stosowanego w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu oraz pojazdów produkowanych w małych seriach.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

- 1) konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 2) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem oraz potrzebę zapewnienia ich funkcjonalności;
- 3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów i znaków stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów należących do kategorii C, R, S, T_{4.1}, T_{4.2} oraz pojazdów produkowanych w małych seriach, a także wzorów oświadczeń składanych w ramach rejestracji i ewidencji pojazdu;
- 4) konieczność zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie homologacji.

Art. 55. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla tramwaju lub trolejbusu:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu oraz szczegółowy sposób przeprowadzania tej procedury;
- 2) szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służby technicznej w procedurze krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu;
- 3) warunki i sposób wyboru tramwaju lub trolejbusu do badań homologacyjnych;
- 4) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji w związku z procedurą krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu;
- 5) wzory dokumentów stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu;
- 6) wzór oznaczenia homologacyjnego i sposób numeracji świadectw krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

- 1) konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 2) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;
- 3) konieczność ujednoczenia wzorów dokumentów informacyjnych, świadectw zgodności i oznaczenia homologacyjnego stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu oraz potrzebę zapewnienia ich funkcjonalności;
- 4) konieczność zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie homologacji.

Art. 56. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzory dokumentów związanych z procedurą końcowej partii produkcji, uwzględniając konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska oraz potrzebę zapewnienia funkcjonalności dokumentów.

Art. 57. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki wydawania zezwolenia na wprowadzanie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów,
- 2) zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności produkcji
– uwzględniając potrzebę zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska.

Art. 58. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 2) szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służby technicznej w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 3) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 4) wzory dokumentów związanych z homologacją dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;

- 5) sposób numeracji świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 6) wzór tabliczki informacyjnej umieszczanej przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu i wymagania, jakie powinna spełniać ta tabliczka, oraz sposób jej umieszczania.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

- 1) konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 2) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;
- 3) konieczność ujednolicenia dokumentów, znaków oraz tabliczek informacyjnych związanych z homologacją montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz potrzebę zapewnienia ich funkcjonalności;
- 4) konieczność zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie homologacji.

Rozdział 4

Dopuszczenie indywidualne pojazdu

Art. 59. 1. Spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych przez dany pojazd potwierdza się świadectwem indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

2. Unijnemu indywidualnemu dopuszczeniu pojazdu podlega pojazd, o którym mowa w art. 44 ust. 1 rozporządzenia 2018/858.

3. Krajowemu indywidualnemu dopuszczeniu pojazdu podlega pojazd, o którym mowa w art. 4 rozporządzenia 167/2013, art. 4 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, z wyjątkiem pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 3 oraz 4 tego rozporządzenia:

- 1) przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na którego typ producent nie uzyskał świadectwa homologacji typu UE pojazdu, świadectwa homologacji typu ONZ, świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu albo świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 2) na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu UE pojazdu, świadectwo homologacji typu ONZ, świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu albo świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach i w którym to pojeździe, w jego przedmiocie wyposażenia lub części przed rejestracją zostały

wprowadzone zmiany wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę do wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu.

4. Producent pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 3 oraz 4 rozporządzenia 2018/858, może wystąpić o wydanie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, jeżeli pojazd spełnia odpowiednie warunki lub wymagania techniczne, określone w:

1) przepisach wydanych na podstawie art. 68 ust. 1 lub

2) art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w tym przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 tej ustawy.

5. Krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu nie stosuje się do tramwaju i trolejbusu.

Art. 60. 1. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, na wniosek producenta, przedstawiciela producenta, importera albo właściciela pojazdu wydaje:

- 1) świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu,
- 2) świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu

– albo odmawia jego wydania.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 2) świadectwo zgodności wydane na każdym etapie kompletowania pojazdu – o ile było wydane;
- 3) oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, zgodnie ze wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ust. 1; oświadczenie może być podpisane podpisem odbitym sposobem mechanicznym;
- 4) oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że złożyłem/złożyłam* tylko jeden wniosek i tylko w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

*Niepotrzebne skreślić.”.

3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści:

„Jestem świadomy/świadoma* odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

*Niepotrzebne skreślić.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 61. 1. Badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych lub zastosowanych wymogów alternatywnych dla danego pojazdu w celu wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczania pojazdu przeprowadza służba techniczna, na wniosek producenta, przedstawiciela producenta, importera lub właściciela pojazdu.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) dokument informacyjny;
- 2) świadectwo zgodności wydane na każdym etapie kompletowania pojazdu – o ile było wydane;
- 3) oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, zgodnie ze wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ust. 1; oświadczenie może być podpisane podpisem odbitym sposobem mechanicznym.

3. Z przeprowadzonego badania służba techniczna sporządza sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych.

4. Koszty badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu pokrywa wnioskodawca.

Art. 62. 1. Dyrektor TDT wydaje świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, jeżeli dany pojazd spełnia warunki lub wymagania techniczne określone w art. 44 ust. 1 rozporządzenia 2018/858.

2. Dyrektor TDT odmawia wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki lub wymagania techniczne, o których mowa w ust. 1.

3. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, cofa świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, jeżeli:

- 1) pojazd przestał spełniać warunki lub wymagania techniczne, o których mowa w ust. 1, albo
- 2) został złożony wniosek o cofnięcie świadectwa.

Art. 63. 1. Dyrektor TDT wydaje świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, w przypadku gdy pojazd spełnia warunki lub wymagania techniczne określone w:

- 1) przepisach wydanych na podstawie art. 68 ust. 1 lub
- 2) art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w tym przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 tej ustawy.

2. Dyrektor TDT odmawia wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, w przypadku gdy nie zostały spełnione warunki lub wymagania techniczne, o których mowa w ust. 1.

3. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, cofa świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, jeżeli:

- 1) pojazd przestał spełniać warunki lub wymagania techniczne, o których mowa w ust. 1, albo
- 2) został złożony wniosek o cofnięcie świadectwa.

Art. 64. 1. Świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu udzielone na dany pojazd przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej uznaje Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, jeżeli dany pojazd spełnia odpowiednie warunki lub wymagania techniczne, które są równoważne warunkom lub wymaganiom obowiązującym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Wydanie decyzji, o której mowa w ust. 1, następuje na wniosek producenta, importera, przedstawiciela producenta lub właściciela pojazdu.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się:

- 1) świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydane przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- 2) dokument wydany przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej wskazujący przepisy techniczne, na podstawie których wydano świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

4. Dyrektor TDT może zwrócić się do właściwego organu innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej o dodatkowe informacje o wydanym świadectwie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

5. Dyrektor TDT, na wniosek właściwego organu innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, udostępnia temu organowi informacje o wydanym przez siebie świadectwie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

6. W przypadku gdy wydano świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, który ma być sprzedany, zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu na terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Dyrektor TDT, na wniosek producenta, przedstawiciela producenta, importera lub właściciela pojazdu, wydaje dokument wskazujący przepisy techniczne, na podstawie których wydano świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Art. 65. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, odmawia uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego na dany pojazd przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, jeżeli pojazd ten nie spełnia warunków lub wymagań technicznych, o których mowa w art. 63 ust. 1.

Art. 66. Dyrektor TDT wydaje duplikaty dokumentów, o których mowa w art. 59. Do wydania duplikatu stosuje się przepis art. 41 ust. 2.

Art. 67. Producent, przedstawiciel producenta, importer albo właściciel pojazdu, dla którego zostało wydane świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo uznanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, jest obowiązany wystawić oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, zgodnie ze wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 68 ust. 1. Oświadczenie może być podpisane podpisem odbitym sposobem mechanicznym.

Art. 68. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, z uwzględnieniem równoważnych wymogów alternatywnych, oraz zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 2) wzory dokumentów związanych z procedurą unijnego i krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;

- 3) wzór oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu;
- 4) szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służb technicznych w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

- 1) konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 2) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;
- 3) konieczność ujednoczenia wzorów dokumentów związanych z procedurą unijnego i krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu oraz oświadczeń składanych w ramach rejestracji i ewidencji pojazdu, a także potrzebę zapewnienia ich funkcjonalności;
- 4) konieczność zapewnienia sprawnego i skutecznego wykonywania zadań w zakresie indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Rozdział 5

Oplaty

Art. 69. 1. 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 art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 504, 1504 i 2461), obowiązującej w dniu rozpoczęcia tych czynności i pomnożonej przez liczbę godzin wykonywania tych czynności.

2. Wysokość opłaty z tytułu:

- 1) wydania świadectwa homologacji typu UE pojazdu – nie może być wyższa niż 1600 zł;
- 2) zmiany świadectwa homologacji typu UE pojazdu – nie może być wyższa niż 400 zł;
- 3) uznania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu wydanego przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej – nie może być wyższa niż 350 zł;
- 4) wydania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu, tramwaju albo trolejbusu – nie może być wyższa niż 1600 zł;
- 5) zmiany świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu, tramwaju albo trolejbusu – nie może być wyższa niż 400 zł;

- 6) wydania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach – nie może być wyższa niż 1600 zł;
- 7) zmiany świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach – nie może być wyższa niż 400 zł;
- 8) uznania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach wydanego przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej – nie może być wyższa niż 350 zł;
- 9) wydania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – nie może być wyższa niż 800 zł;
- 10) uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej – nie może być wyższa niż 800 zł;
- 11) wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – nie może być wyższa niż 800 zł;
- 12) wydania świadectwa homologacji montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 – nie może być wyższa niż 1600 zł;
- 13) zmiany świadectwa homologacji montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 – nie może być wyższa niż 400 zł;
- 14) wydania świadectwa homologacji typu UE – nie może być wyższa niż 400 zł;
- 15) zmiany świadectwa homologacji typu UE – nie może być wyższa niż 200 zł;
- 16) wydania świadectwa homologacji typu ONZ – nie może być wyższa niż 400 zł;
- 17) zmiany świadectwa homologacji typu ONZ – nie może być wyższa niż 200 zł;
- 18) wydania zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji – nie może być wyższa niż 1537 zł;
- 19) wydania zezwolenia w sprawie dopuszczenia do obrotu – nie może być wyższa niż 160 zł;
- 20) wyznaczenia lub zmiany wyznaczenia służby technicznej – nie może być wyższa niż 40 000 zł;
- 21) kontroli zgodności produkcji lub kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu – nie może być wyższa niż 8000 zł.

3. Do opłat, o których mowa w ust. 2 pkt 20 i 21, dolicza się koszty związane z podróżą służbową w rozumieniu art. 77⁵ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, 1700 i 2140).

4. Wnioskodawca lub poddany kontroli uiszcza:

- 1) opłaty, o których mowa w ust. 2 pkt 1–20 i ust. 3, w wysokości i terminie wskazanych na rachunku wystawionym przez Transportowy Dozór Techniczny,
- 2) opłatę, o której mowa w ust. 2 pkt 21 i ust. 3, w wysokości i terminie wskazanych na rachunku wystawionym przez Transportowy Dozór Techniczny, a w przypadku upoważnienia służby technicznej do przeprowadzenia kontroli zgodności – na rachunku wystawionym przez tę służbę

– przy czym termin nie może być krótszy niż 14 dni.

5. Wpływy z tytułu opłat, o których mowa w ust. 2 i 3, wraz z odsetkami, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

6. W przypadku umorzenia postępowania prowadzonego przez Dyrektora TDT w sprawach, o których mowa w ust. 2 pkt 1–20, na skutek wycofania wniosku przez wnioskodawcę, na którego żądanie postępowanie zostało wszczęte, strona ponosi opłatę za czynności wykonane do dnia wycofania wniosku. Wysokość opłaty ustala się, biorąc pod uwagę poniesione koszty, w tym zakres wykonanych czynności oraz stawki godzinowe za czas pracy osób wykonujących czynności.

7. Opłata, o której mowa w ust. 6, zostanie określona na rachunku stanowiącym załącznik do decyzji umarzającej postępowanie wydanej przez Dyrektora TDT.

8. W przypadku upoważnienia przez Dyrektora TDT służby technicznej do przeprowadzenia kontroli zgodności opłata, o której mowa w ust. 2 pkt 21 i ust. 3, za jej przeprowadzenie stanowi przychód służby technicznej.

Rozdział 6

Akcje serwisowe

Art. 70. Jeżeli producent, który uzyskał świadectwo homologacji typu UE pojazdu, świadectwo homologacji typu UE albo świadectwo homologacji typu ONZ, stwierdził we wprowadzonym do obrotu pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części poważne zagrożenia dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska albo brak zgodności pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części z homologowanym typem, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o tym Dyrektora TDT oraz podjąć działania zgodnie z przepisami rozdziału XII rozporządzenia

167/2013, rozdziału XII rozporządzenia 168/2013 lub rozdziału XI rozporządzenia 2018/858 – odpowiednio do kategorii pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 71. 1. Jeżeli producent, który uzyskał świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu, stwierdził w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożenia dla bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska albo brak zgodności pojazdu z homologowanym typem, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o tym Dyrektora TDT oraz podjąć działania polegające na usunięciu tych zagrożeń.

2. W celu usunięcia zagrożeń, o których mowa w ust. 1, producent:

- 1) opracowuje plan działań mających na celu usunięcie zagrożeń, obejmujący zakres i harmonogram czynności;
- 2) uzgadnia z Dyrektorem TDT plan działań;
- 3) informuje właściciela lub posiadacza pojazdu o konieczności sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w warunkach serwisowych producenta i w przypadku stwierdzenia zagrożeń podejmuje działania mające na celu usunięcie tych zagrożeń.

3. Po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, oraz planu działań, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, Dyrektor TDT:

- 1) ocenia plan działań, a w przypadku gdy ma do niego zastrzeżenia, nakazuje producentowi uwzględnić zastrzeżenia w planie działań lub harmonogramie;
- 2) akceptuje plan działań;
- 3) określa terminy informowania go o realizacji i zakończeniu działań.

4. Producent informuje Dyrektora TDT o:

- 1) realizacji działań w celu usunięcia stwierdzonych zagrożeń w terminach wskazanych w harmonogramie;
- 2) zakończeniu działań oraz przedstawia sprawozdanie z przeprowadzonych działań.

5. Koszty działań związanych z usunięciem zagrożeń ponosi producent.

6. Obowiązki informacyjne importerów i dystrybutorów określone odpowiednio w rozporządzeniu 167/2013, rozporządzeniu 168/2013 albo rozporządzeniu 2018/858 dotyczą importerów i dystrybutorów pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, które posiadają świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu, tramwaju albo trolejbusu albo świadectwo homologacji typu ONZ.

Rozdział 7

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 72. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 i 15 w brzmieniu:
 - „14) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. 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 (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 45);
 - 15) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. 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 niezadowalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 48).”;
- 2) w art. 2:
 - a) pkt 60 otrzymuje brzmienie:

„60) kategoria pojazdu – klasyfikację pojazdu według wymagań homologacyjnych określonych w rozporządzeniu 167/2013⁷⁾, rozporządzeniu 168/2013⁸⁾ i rozporządzeniu 2018/858⁹⁾, a także załączniku nr 2 do ustawy;”
 - b) pkt 64 otrzymuje brzmienie:

⁷⁾ Rozporządzenie nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42).

⁸⁾ Rozporządzenie nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4);

⁹⁾ Rozporządzenie 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).

- „64) pojazd kompletny – pojazd, o którym mowa w art. 3 pkt 15 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 14 rozporządzenia 168/2013 albo art. 3 pkt 27 rozporządzenia 2018/858;”
- c) uchyla się pkt 66,
- d) pkt 67–70 otrzymują brzmienie:
- „67) pojazd niekompletny – pojazd, o którym mowa w art. 3 pkt 13 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 12 rozporządzenia 168/2013 albo art. 3 pkt 25 rozporządzenia 2018/858;
- 68) pojazd skompletowany – pojazd, o którym mowa w art. 3 pkt 14 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 13 rozporządzenia 168/2013 albo art. 3 pkt 26 rozporządzenia 2018/858;
- 69) pojazd z końcowej partii produkcji – pojazd, o którym mowa w art. 3 pkt 16 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 67 rozporządzenia 168/2013 albo art. 3 pkt 28 rozporządzenia 2018/858;
- 70) przedmiot wyposażenia lub część – przedmiot wyposażenia lub część, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 15 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. ...);”
- e) uchyla się pkt 71, 72 i 77,
- f) pkt 78 otrzymuje brzmienie:
- „78) typ pojazdu – pojazdy należące do jednej kategorii pojazdu, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech;”
- g) uchyla się pkt 80 i 81;
- 3) w art. 38:
- a) w ust. 1 pkt 3b otrzymuje brzmienie:
- „3b) protokół z ostatniej drogowej kontroli technicznej, jeżeli taka była przeprowadzona – w przypadku pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;”
- b) w ust. 2a wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
- „W przypadku, o którym mowa w ust. 2, w odniesieniu do pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego

przewozu rzeczy kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu również dokument potwierdzający przeprowadzenie badania technicznego, zawierający co najmniej:”;

4) w art. 66:

a) w ust. 4 w pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) pojazdu, na którego typ zostały wydane:

- świadectwo homologacji typu WE pojazdu,
- świadectwo homologacji typu pojazdu,
- świadectwo homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- świadectwo homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
- uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu wydanego zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- dopuszczenie jednostkowe pojazdu,
- uznanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu,
- dokumenty, o których mowa w ustawie z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, w tym:
 - – świadectwo homologacji typu UE pojazdu,
 - – świadectwo homologacji typu ONZ wydanego dla pojazdu,
 - – świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu,
 - – świadectwo krajowej homologacji typu trolejbusu,
 - – świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach,

- zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
- uznanie świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu wydanego zgodnie z procedurą krajowej homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- uznanie 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,
- świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu,
- uznanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu,
- świadectwo krajowej homologacji typu tramwaju,
- świadectwo krajowej homologacji typu trolejbusu,”

b) po ust. 4a dodaje się ust. 4b w brzmieniu:

„4b. Potwierdzenia spełnienia odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w odniesieniu do pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 5, dokonuje służba techniczna wyznaczona przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.”;

5) w dziale III uchyla się rozdziały 1a–1c;

6) w art. 72:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) jednego z dokumentów:

- a) świadectwa zgodności WE wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu,
- b) świadectwa zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu,

- c) świadectwa zgodności, o którym mowa w art. 27 ust. 1 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu,
 - d) dopuszczenia jednostkowego pojazdu wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu,
 - e) świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 33 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu,
 - f) uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
 - g) uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, o którym mowa w art. 64 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia,
 - h) świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu,
 - i) świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu
- jeżeli są wymagane; świadectwa zgodności WE, świadectwa zgodności oraz oświadczenia zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu mogą być podpisane podpisem odbitym sposobem mechanicznym;”

b) uchyla się ust. 3a;

7) w art. 80b w ust. 1 pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, krajowym indywidualnym dopuszczeniu pojazdu, unijnym indywidualnym dopuszczeniu pojazdu, dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu, dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji;”;

8) w art. 80bh:

a) w ust. 3 pkt 1–6 otrzymują brzmienie:

„1) typie pojazdu, na który zostało wydane:

- a) świadectwo homologacji typu WE pojazdu,
 - b) świadectwo homologacji typu pojazdu,
 - c) świadectwo homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - d) świadectwo homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - e) dokumenty, o których mowa w ustawie z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, w tym:
 - świadectwo homologacji typu UE pojazdu,
 - świadectwo homologacji typu ONZ wydane dla pojazdu,
 - świadectwo krajowej homologacji typu pojazdu,
 - świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - świadectwo krajowej homologacji typu tramwaju,
 - świadectwo krajowej homologacji typu trolejbusu;
- 2) typie pojazdu, na który zostało wydane zezwolenie na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji;
- 3) typie pojazdu, na który zostało wydane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego:
- a) uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu wydanego zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
 - b) uznanie świadectwa homologacji typu pojazdu pojazdów produkowanych w małych seriach wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo
 - c) dokumenty, o których mowa w ustawie z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia:
 - uznanie świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu wydanego zgodnie z procedurą krajowej homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,

- uznanie 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;
- 4) pojeździe, na który udzielono:
 - a) dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo
 - b) świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 33 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia;
- 5) pojeździe, na który udzielono:
 - a) świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo
 - b) świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia;
- 6) pojeździe, dla którego zostało wydane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego:
 - a) uznanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
 - b) uznanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, o którym mowa w art. 64 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia;”
- b) w ust. 4:
 - w pkt 1 lit. a–g otrzymują brzmienie:
 - „a) wydanego:
 - świadectwa homologacji typu WE pojazdu,
 - świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - świadectwa homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,

- świadectwa homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
- dokumentu, o którym mowa w ustawie z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia:
 - – świadectwa homologacji typu UE pojazdu,
 - – świadectwa homologacji typu ONZ wydanego dla pojazdu,
 - – świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu,
 - – świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - – świadectwa krajowej homologacji typu tramwaju,
 - – świadectwa krajowej homologacji typu trolejbusu,
- b) udzielonego zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
- c) wydanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego:
 - uznania świadectwa homologacji typu pojazdu wydanego zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
 - uznania świadectwa homologacji typu pojazdu pojazdów produkowanych w małych seriach wydanego na dany typ pojazdu zgodnie z procedurą homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
 - dokumentu, o którym mowa w ustawie z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia:
 - – uznania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu wydanego zgodnie z procedurą krajowej homologacji typu przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
 - – uznania 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,

- d) posiadanych informacji o wygaśnięciu albo cofnięciu dokumentów, o których mowa w lit. a, informacji o upływie terminu ważności zezwolenia, o którym mowa w lit. b, albo w przypadku uchylecia uznań, o których mowa w lit. c,
 - e) udzielonego dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 33 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia,
 - f) świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia,
 - g) wydanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego:
 - uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
 - uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, o którym mowa w art. 64 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia;”
- w pkt 3 lit. a i b otrzymują brzmienie:
- „a) wydanego:
 - świadectwa homologacji typu WE pojazdu,
 - świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - świadectwa homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - świadectwa homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - dokumentu, o którym mowa w ustawie z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia:
 - – świadectwa homologacji typu UE pojazdu,
 - – świadectwa homologacji typu ONZ dla pojazdu,

- – świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu,
 - – świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - – świadectwa krajowej homologacji typu trolejbusu,
- b) wydanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego:
- uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
 - uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej, o którym mowa w art. 64 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.”;
- 9) w art. 80s w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) służba techniczna, o której mowa w art. 4 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia albo jednostka badawcza producenta pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przeprowadzająca badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części”;
- 10) w art. 80zb w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) służba techniczna, o której mowa w art. 4 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, albo jednostka badawcza producenta pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przeprowadzająca badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części zaprzestała przeprowadzania odpowiednich badań pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części;”;
- 11) w art. 81:
- a) w ust. 4:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) nowy pojazd, dla którego wydano:
 - a) świadectwo zgodności WE dla każdego pojazdu, na którego typ wydano odpowiednio:
 - świadectwo homologacji typu WE pojazdu,
 - świadectwo homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,

- b) świadectwo zgodności dla każdego pojazdu, na którego typ wydano odpowiednio:
 - świadectwo homologacji typu pojazdu,
 - świadectwo homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach,
 - c) dopuszczenie jednostkowe pojazdu,
 - d) decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
 - e) świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu,
 - f) dokumenty, o których mowa w ustawie z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia:
 - świadectwo zgodności,
 - deklarację zgodności, o której mowa w art. 27 ust. 2 ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia,
 - świadectwo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu,
 - świadectwo unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu,
 - uznanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej;”,
- w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:
- „a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu, świadectwo homologacji typu WE pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach lub świadectwo homologacji typu UE pojazdu – w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub”;
- b) w ust. 11 w pkt 2a lit. b otrzymuje brzmienie:
- „b) wniosku organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;”;
- 12) w art. 129fb ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy kontrolujący, na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, może skierować ten pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną. Kierując pojazd na szczegółową drogową kontrolę techniczną, uwzględnia się w szczególności potrzebę ustalenia, czy pojazd ten zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska.”;

13) uchyla się art. 140m;

14) art. 140n otrzymuje brzmienie:

„Art. 140n. 1. Kary pieniężne, w sprawach określonych w art. 140ma i art. 140mb, są nakładane w drodze decyzji administracyjnej.

2. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140ma i art. 140mb, nakłada starosta.

3. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140ma i art. 140mb, stanowią dochód powiatu.

4. Ustalając wysokość kary pieniężnej, uwzględnia się zakres naruszenia, powtarzalność naruszeń oraz korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia ustawy.

5. Kary pieniężne są wnoszone na odrębne rachunki bankowe odpowiednio budżetu państwa albo starostwa, w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o nałożeniu kary pieniężnej stała się ostateczna.

6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140ma i art. 140mb, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu IVa ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

7. Jeżeli czyn będący naruszeniem, o którym mowa w art. 140mb, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, w stosunku do podmiotu będącego osobą fizyczną, stosuje się wyłącznie przepisy o odpowiedzialności administracyjnej.”;

15) w załączniku nr 2:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Kategorie pojazdów określone w dyrektywach 2002/24/WE, 2003/37/WE oraz 2007/46/WE¹⁰⁾”,

¹⁰⁾ Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG; dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG; dyrektywa 2007/46/WE

b) po pkt 7 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Kategorie pojazdów według wymagań homologacyjnych określają przepisy rozporządzenia 2018/858, rozporządzenia 168/2013 oraz rozporządzenia 167/2013.”.

Art. 73. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514) w art. 44 w ust. 1 w pkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 w brzmieniu:

„16) wykonywanie zadań określonych w przepisach ustawy z dnia ... o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. ...)”.

Art. 74. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 1 w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. 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 (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 45).”;

2) w art. 54 w ust. 2 pkt 6a otrzymuje brzmienie:

„6a) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej raz w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wstępnych lub szczegółowych drogowych kontrolach technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczep kategorii O₃ i O₄ i ciągników kołowych kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;”;

3) w art. 54d ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego w zakresie wstępnych i szczegółowych drogowych kontroli technicznych

Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczep kategorii O₃ i O₄ i ciągników kołowych kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy dotyczące zapewnienia koordynacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w odniesieniu do działań, o których mowa w art. 54e ust. 1, oraz umożliwienia wymiany innych informacji z właściwymi punktami kontaktowymi w tym zakresie oraz udzielania im pomocy.”;

4) w art. 80 w ust. 2 w pkt 3 lit. f otrzymuje brzmienie:

„f) liczbę i kategorię usterek stwierdzonych w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepach kategorii O₃ i O₄ i ciągnikach kołowych kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej;”.

Art. 75. W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 i 2236) w załączniku do ustawy w części III wprowadza się następujące zmiany:

1) w kolumnie 2 w ust. 13 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Zezwolenia oraz upoważnienia wydane na podstawie przepisów o ruchu drogowym;”;

2) skreśla się ust. 13a.

Rozdział 8

Przepisy epizodyczne, przejściowe i końcowe

Art. 76. 1. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy ostateczną decyzją stosuje się przepisy ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy ostateczną decyzją w sprawach związanych z:

1) wydaniem, zmianą lub uznaniem świadectwa homologacji typu pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu dla pojazdów produkowanych w małych seriach, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 72,

2) wydaniem decyzji w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 72

– stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 77. 1. Za służbę techniczną, o której mowa w art. 4 ust. 1, uznaje się podmiot wyznaczony przez Dyrektora TDT przed dniem wejścia w życie ustawy do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności.

2. Służba techniczna, o której mowa w ust. 1, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy składa do Dyrektora TDT informację o kategorii przeprowadzanych badań.

3. Na podstawie informacji, o której mowa w ust. 2, Dyrektor TDT dokonuje oceny, o której mowa w art. 4 ust. 5 pkt 2.

4. Dyrektor TDT, w drodze decyzji administracyjnej, wyznacza służbę techniczną, o której mowa w ust. 1, na podstawie oceny, o której mowa w ust. 3.

5. Za wyznaczenie, o którym mowa w ust. 4, nie pobiera się opłaty.

6. W przypadku nieprzedstawienia informacji, o której mowa w ust. 2, we wskazanym terminie wyznaczenie wygasa.

7. Służbę techniczną, o której mowa w ust. 1, wyznacza się na okres 5 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 4.

Art. 78. Do wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy:

- 1) świadectw homologacji typu WE pojazdu,
- 2) świadectw homologacji typu WE pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
- 3) świadectw homologacji typu WE,
- 4) świadectw homologacji typu EKG ONZ

– stosuje się przepisy art. 73 rozporządzenia 167/2013, art. 77 rozporządzenia 168/2013, art. 89 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/858 albo regulaminów ONZ.

Art. 79. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:

- 1) świadectwa homologacji typu pojazdu,
- 2) świadectwa homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
- 3) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem,
- 4) decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu,
- 5) decyzje w sprawie uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
- 6) decyzje w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu

– zachowują ważność.

2. Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:

- 1) decyzje w sprawie uznania świadectwa homologacji typu pojazdu,
- 2) decyzje w sprawie uznania świadectwa homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
- 3) świadectwa zgodności WE wydane na podstawie świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
- 4) świadectwa zgodności wydane na podstawie świadectwa homologacji typu pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach,
- 5) wyciągi ze świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

– zachowują ważność do czasu wygaśnięcia świadectwa, na podstawie którego zostały wydane.

3. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy decyzje w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

4. Do zmiany świadectwa homologacji typu pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach, wydanego przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy.

Art. 80. 1. Decyzje o profesjonalnej rejestracji pojazdów wydane przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Do postępowań o wydanie decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 81. Do postępowań o rejestrację pojazdu wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 82. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 72 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 72, nie dłużej jednak niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 83. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 3 ust. 1 i 3, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;

- 2) art. 3 ust. 2, który wchodzi w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 43, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana, oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu

Przyjęcie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (UC80) jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym i wynika z faktu, iż obowiązują: rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych – zwane dalej „rozporządzeniem 167/2013”, 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 – zwane dalej „rozporządzeniem 168/2013”, 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 – zwane dalej „rozporządzeniem 2018/858” oraz 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 – zwane dalej „Porozumieniem z 1958 r.”. Mimo że ww. przepisy 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. Projekt ustawy UC80 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.

Projekt ustawy UC80 w art. 3 wyznacza Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) do pełnienia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej funkcji organu udzielającego homologacji oraz organu nadzoru rynku – obszar działania Dyrektora TDT w ramach pełnienia tych dwóch funkcji obejmuje procedury homologacji zarówno unijne, jak i krajowe.

W odniesieniu do wskazania organu nadzoru rynku oraz organu właściwego do spraw homologacji zostały wykorzystane przepisy art. 6 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 umożliwiające umieszczenie tych kompetencji w ramach jednego organu – Dyrektora TDT. W strukturze organu zostaną wydzielone odrębne komórki organizacyjne wykonujące działalność w sposób niezależny od siebie, dzięki czemu zostaną wypełnione wymagania dotyczące podziału ról i obowiązków, które zostały wskazane w przepisach unijnych. Wdrożenie ww. przepisów jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem międzynarodowym, a tym samym zapobieżenia powstania utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym oraz uniknięcia nałożenia na Polskę kar za niewdrożenie przepisów unijnych. Pełna implementacja ww. przepisów nie będzie możliwa w ramach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), tak jak to było dotychczas, tylko wymaga uchwalenia odrębnej ustawy.

2. Wykazanie różnic między dotychczasowym a proponowanym stanem prawnym

W trakcie prac nad przedmiotowym projektem ustawy przyjęte zostały rozwiązania organizacyjne pozwalające spełnić wymagania rozporządzeń 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienia z 1958 r. i jednocześnie wykorzystać dotychczasowe doświadczenie w zakresie procedur homologacyjnych. TDT pełni funkcję jednostki dozoru technicznego zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514). Od dnia 1 stycznia 2014 r. Dyrektor TDT pełni funkcję organu właściwego do spraw homologacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jako organ mający doświadczenie i wiedzę specjalistyczną również w zakresie dozoru technicznego posiada odpowiednio przygotowane kadry oraz sprzęt niezbędny do pełnienia roli organu udzielającego homologacji. Organ zajmuje się również oceną zgodności wprowadzanych do obrotu wyrobów z wymaganiami wybranych dyrektyw nowego podejścia, m.in. tzw. dyrektywy maszynowej (2006/42/WE), dźwigowej (2014/33/UE), urządzeń ciśnieniowych (2014/68/UE) czy prostych zbiorników ciśnieniowych (2014/29/UE).

Projektowane przepisy uwzględniają konieczność zmiany przepisów obowiązujących określonych w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.

Powyższe zostało określone w postaci artykułów opisanych skrótowo poniżej:

Art. 1. Przepisy ogólne określające zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów.

Art. 2. Przepisy ogólne zawierające definicje pojęć używanych w projekcie ustawy.

Art. 3. Przepisy ogólne wskazujące Dyrektora TDT jako organ udzielający homologacji oraz organ nadzoru rynku.

Art. 4. Procedura wyznaczenia służby technicznej.

Art. 5. Procedura odmowy wyznaczenia służby technicznej.

Art. 6. Procedura zawieszenia wyznaczenia służby technicznej.

Art. 7. Procedura cofnięcia wyznaczenia służby technicznej.

Art. 8. Przekazywanie informacji o zaprzestaniu wykonywania obowiązków służby technicznej.

Art. 9. Przekazywanie dokumentacji służby technicznej w przypadku ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia jej wyznaczenia.

Art. 10. Przeprowadzanie badań homologacyjnych przez służbę techniczną.

Art. 11. Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań stosowanych w procedurze wyznaczenia służby technicznej.

Art. 12. Obowiązek spełnienia wymagań technicznych celem wprowadzenia do obrotu nowego typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 13. Obowiązek uzyskania stosownego świadectwa homologacji.

Art. 14. Odpowiedzialność producenta pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu za wszystkie aspekty procesu homologacji i zgodności produkcji.

Art. 15. Upoważnienie Dyrektora TDT do wydania, zmiany albo odmowy wydania świadectwa homologacji.

Art. 16. Wniosek o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE.

Art. 17. Procedura odmowy wydania świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE.

Art. 18. Wniosek o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu ONZ.

Art. 19. Procedura odmowy wydania świadectwa homologacji typu ONZ.

Art. 20. Wniosek o wydanie lub zmianę świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu.

Art. 21. Procedura odmowy wydania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu.

Art. 22. Wniosek o wydanie lub zmianę świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach.

Art. 23. Procedura odmowy wydania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach.

Art. 24. Wniosek o wydanie świadectwa homologacji typu UE pojazdu, w którym w przedmiocie wyposażenia lub części zastosowano nowe technologie lub nowe koncepcje.

Art. 25. Procedura uznania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdu wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Art. 26. Procedura uznania świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach wydanego przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Art. 27. Obowiązek producenta do wydawania stosownych dokumentów oraz oznaczania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części.

Art. 28. Obowiązek producenta do powiadamiania Dyrektora TDT o wszelkich zmianach stanu faktycznego związanych z wydanym świadectwem homologacji.

Art. 29. Procedura cofnięcia świadectwa homologacji typu.

Art. 30. Procedura wygaśnięcia świadectwa homologacji typu.

Art. 31. Obowiązek spełnienia odpowiednich wymagań technicznych dotyczących montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 32. Wniosek o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Art. 33. Wniosek o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Art. 34. Przesłanki wydania lub zmiany świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Art. 35. Przesłanki wydania lub zmiany świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Art. 36. Odpowiedzialność podmiotów dokonujących montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 37. Procedura odmowy wydania świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

Art. 38. Obowiązki podmiotów dokonujących montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 39. Procedura cofnięcia świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 40. Procedura wygaśnięcia świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 41. Wydawanie duplikatów dokumentów w sprawach homologacji.

Art. 42. Obowiązek wydania wyciągu ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu dla każdego pojazdu, w którym dokonano montażu takiej instalacji.

Art. 43. Obowiązek podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu do umieszczania na pojeździe tabliczki informacyjnej.

Art. 44. Publikacja i aktualizacja na stronie podmiotowej TDT wykazu podmiotów dokonujących montażu instalacji oraz wydanych świadectw homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 45. Procedura wydania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu z końcowej partii produkcji.

Art. 46. Przepis dotyczący duplikatów dokumentów związanych z zezwoleniami na dopuszczenie pojazdu z końcowej partii produkcji.

Art. 47. Procedura wydania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Art. 48. Procedura odmowy wydania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Art. 49. Obowiązki producenta przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Art. 50. Przepis dotyczący duplikatów dokumentów związanych z zezwoleniami na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Art. 51. Obowiązek producenta dotyczący informowania Dyrektora TDT o wszelkich zmianach danych i informacji, w tym warunków stanowiących podstawę do wydania zezwolenia na wprowadzanie do obrotu typu przedmiotu wyposażenia lub części, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Art. 52. Przeprowadzanie kontroli zgodności.

Art. 53. Pokrycie kosztów badań homologacyjnych i kontroli zgodności.

Art. 54. Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu lub krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach.

Art. 55. Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu.

Art. 56. Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji.

Art. 57. Upoważnienie fakultatywne dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, warunków wydawania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.

Art. 58. Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, zakresu wymagań stosowanych w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.

Art. 59. Pojazdy podlegające procedurze dopuszczenia indywidualnego pojazdu.

Art. 60. Procedura wydania lub odmowy wydania świadectwa unijnego lub krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu.

Art. 61. Badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania świadectwa unijnego lub krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu.

Art. 62. Warunki wydania, odmowy wydania i cofnięcia świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Art. 63. Warunki wydania, odmowy wydania i cofnięcia świadectwa krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu.

Art. 64. Procedura uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu udzielonego na dany pojazd przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Art. 65. Procedura odmowy uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Art. 66. Wydawanie duplikatów dokumentów związanych z procedurą dopuszczenia indywidualnego pojazdu.

Art. 67. Wydawanie oświadczeń zawierających dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu.

Art. 68. Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań obowiązujących w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu oraz wzorów dokumentów związanych z procedurą unijną i krajową.

Art. 69. Ustalenie opłat za czynności związane z systemami homologacji.

Art. 70. Obowiązek producenta dotyczący informowania Dyrektora TDT o poważnych zagrożeniach dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska albo braku zgodności ze świadectwem homologacji typu UE pojazdu albo świadectwem homologacji typu ONZ.

Art. 71. Obowiązek producenta, importera i dystrybutora dotyczący informowania Dyrektora TDT o poważnych zagrożeniach dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub środowiska albo braku zgodności ze świadectwem krajowej homologacji typu pojazdu.

Art. 72. Zmiany w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 73. Zmiany w przepisach ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym.

Art. 74. Zmiany w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 75. Zmiany w przepisach ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.

Art. 76. Stosowanie przepisów dotychczasowych do postępowań wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 77. Ważność uprawnień do wykonywania badań homologacyjnych.

Art. 78. Stosowanie przepisów art. 89 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/858, art. 73 rozporządzenia 167/2013 albo art. 77 rozporządzenia 168/2013, regulaminów ONZ do dokumentów homologacyjnych wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy.

Art. 79. Ważność dokumentów homologacyjnych wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy.

Art. 80. Ważność decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy.

Art. 81. Stosowanie przepisów dotychczasowych do postępowań o rejestrację pojazdu wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 82. Utrzymanie w mocy do 12 miesięcy przepisów wykonawczych w zakresie centralnej ewidencji pojazdów.

Art. 83. Termin wejścia w życie ustawy – 1 kwietnia 2023 r., z wyjątkiem:

- art. 3 ust. 1 i 3 (wskazanie Dyrektora TDT jako organu udzielającego homologacji oraz organu nadzoru rynku), które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia,
- art. 3 ust. 2 (prowadzenie przez Dyrektora TDT bazy danych w zakresie świadectw zgodności), który wchodzi w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia,
- art. 43 (obowiązek dla instalatorów w zakresie umieszczania tabliczki informacyjnej w pojeździe, w którym dokonano montażu instalacji), który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

W efekcie przejścia obowiązków polskiej władzy homologacyjnej przez Dyrektora TDT, z dniem 1 stycznia 2014 r. i podjęciem działań zmierzających do określenia sposobu wykonywania czynności przez podmioty działające na rynku doposażania pojazdów należących do kategorii M i N w dodatkowe instalacje zasilania gazowego, pojawiła się konieczność wprowadzenia modyfikacji obowiązującego porządku prawnego, które pozwolą na faktyczne egzekwowanie wymagań określonych w przepisach prawa, a tym samym zapewnią wystarczające bezpieczeństwo i ochronę środowiska, a także pozwolą na kompleksowe spełnianie wymagań administracyjnych w podmiotowym zakresie. W związku z obserwacjami funkcjonowania rynku montażu instalacji gazowych w pojazdach zostały określone obszary wymagające:

- a) aktualizacji istniejących przepisów prawnych,
- b) uzupełnienia płaszczyzn istotnych dla rynku instalacji gazowych,
- c) konieczności dostosowania regulacji prawnych do rozwiniętego i ciągle rozwijającego się rynku zasilania gazowego pojazdów,
- d) dostosowania do obecnie prowadzonej polityki energetycznej wpisującej się w dziedzinę transportu, szczególnie kołowego, a co za tym idzie w rynek paliw.

Z powyższych względów działania zmierzające do uporządkowania zasad stosowanych w tym obszarze powinny być obecnie uznane jako pilne z uwagi na konieczność utrzymania bezpieczeństwa, poprawy wymagań środowiskowych oraz zagrożeń dla pragmatyki formalno-administracyjnej w tym obszarze.

Procedury doposażania pojazdu w instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem są procedurami krajowymi. Zawarte w projekcie ustawy UC80 rozwiązania prawne w zakresie homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu mają na celu uporządkowanie zasad stosowanych w tym obszarze, mając na względzie zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pojazdów wyposażonych w taką instalację, jak również ulepszenie procedur w tym zakresie, które obowiązują aktualnie w polskim prawodawstwie.

Projekt utrzymuje aktualny krajowy system homologacji dotyczący sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem z jednoczesnym doprecyzowaniem przepisów w ramach tej procedury. Równocześnie projekt UC80 wprowadza dla zainteresowanych podmiotów dodatkową możliwość uzyskania homologacji zgodnie z regulaminem ONZ nr 115. Obie procedury będą funkcjonować równolegle, a wybór procedury należeć będzie do podmiotów chcących dokonywać montażu takich instalacji w pojazdach.

W konsekwencji obowiązywania tych dwóch procedur do treści projektu ustawy UC80 wprowadzono zbiorcze pojęcie dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, które obejmuje homologację sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (dotychczasowa procedura wynikająca z ustawy – Prawo o ruchu drogowym) oraz homologację montażu dodatkowej instalacji R115 (nowa procedura wprowadzana w ramach UC80).

Dotychczas wydane świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowają ważność po wejściu w życie projektowanej ustawy, zatem możliwy będzie dalszy montaż instalacji w oparciu o te świadectwa, a co za tym idzie, właściciele takich świadectw (instalatorzy) nie będą obciążeni nowymi kosztami związanymi z uzyskaniem nowych dokumentów.

W projekcie ustawy wprowadzano procedurę zawieszenia wydanego świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu w przypadku stwierdzenia zagrożenia m.in. dla bezpieczeństwa ruchu drogowego na skutek montażu takiej instalacji (art. 38 ust. 5–8 projektu) lub negatywnego wyniku kontroli zgodności montażu (art. 52 ust. 8 pkt 2 projektu) w odniesieniu do:

- a) podmiotu dokonującego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, który dokonał montażu instalacji powodując zagrożenie albo u którego stwierdzono nieprawidłowości w toku kontroli,
- b) zakładu montującego, który dokonał montażu instalacji powodując zagrożenie albo u którego stwierdzono nieprawidłowości w toku kontroli.

Decyzji Dyrektora TDT o zawieszeniu świadectwa homologacji nadano rygor natychmiastowej wykonalności – należy przy tym wskazać, że istnieje możliwość ubiegania się przez stronę postępowania o zdjęcie rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie przewidzianym przez art. 135 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.).

Procedura cofnięcia świadectwa homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oparta jest na podobnej systematyce co procedura zawieszenia takiego świadectwa. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, o których mowa w art. 39 w odniesieniu do podmiotu dokonującego montażu, nastąpi cofnięcie tego świadectwa. Natomiast w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w stosunku do zakładu montującego będzie wymagana zmiana takiego świadectwa homologacji polegająca na wykreśleniu tego zakładu z wykazu zakładów montujących, stanowiącego załącznik do uprzednio wydanego świadectwa homologacji.

Sytuacje takie będą miały miejsce w przypadku nieusunięcia nieprawidłowości wykazanych w trakcie realizowanych kontroli zgodności montażu.

W związku z powyższym założenia do przedstawionych propozycji są optymalnie dostosowane zarówno do aktualnych potrzeb instalatorów, potrzeb środowiskowych możliwych do uzyskania w wyniku właściwego stosowania istniejących i proponowanych przepisów oraz elastycznego wprowadzenia nowej formy uprawnienia, które nie będzie w sposób istotny dyskryminowało i ograniczało żadnej z zainteresowanych grup. Ponadto zagwarantowanie możliwości wyegzekwowania przepisów prawnych i ich transparentność w odniesieniu do dotychczasowych nawyków środowiska mogą pozytywnie wpłynąć na wizerunek tej części gospodarki w planach rozwoju transportu w Polsce.

W zakresie przepisów unijnych regulujących kwestię wykazu przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, mając na względzie fakt, że przepisy dotyczące tego zagadnienia nie zostały opracowane na poziomie UE, w projekcie ustawy przewidziano możliwość wydania stosownych przepisów wykonawczych. Takie upoważnienie fakultatywne przewidziane w ramach kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w art. 57 projektu nie wpływa na realizację pozostałych przepisów ustawy. Procedura wydania zezwolenia na dopuszczenie do obrotu nowego typu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, o której mowa w art. 47 projektu, jest procedurą zharmonizowaną i wymagania w niej stosowane zawarte są w art. 45 ust. 4 i 5 rozporządzenia 167/2013, art. 50 ust. 4 rozporządzenia 168/2013 lub art. 55 ust. 3 rozporządzenia 2018/858. Analogiczny tryb upoważnienia ustawowego obowiązuje aktualnie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym w art. 70ze oraz art. 70zm ust. 4.

Procedura krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdów rolniczych oraz dwu-, trzy- i czterokołowców w całości wynika z projektowanych przepisów UC80. Nie istnieją wymagania unijne regulujące te kwestie i w związku z powyższym wskazano na odniesienie do projektowanego rozporządzenia wykonawczego, o którym mowa w art. 68 projektu ustawy, art. 66 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w którym zawarte są warunki techniczne dotyczące wyposażenia oraz bezpieczeństwa ogólnego pojazdów, a także rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydawanego na podstawie art. 66 ust. 5.

Jak wskazano w przepisie art. 1 ustawy UC80, celem zasadniczym projektu jest zapewnienie stosowania prawa międzynarodowego, w tym m.in. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego

i Rady (UE) 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych. Rozporządzenie to swoim zakresem zastępuje wcześniejszy akt prawny, tj. dyrektywę 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG – na której bazują obecne przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Podział na kategorie pojazdów w dyrektywie 2003/37 znajduje się w jej załączniku II rozdziale A i widnieje tam:

„Kategoria T5: ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/godz.”.

W związku tym zachowano kategorię T₅ w ramach przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym zmienianych przedmiotowym projektem ustawy, np. w art. 38 ust. 1 pkt 3b Prawa o ruchu drogowym w zakresie protokołu z ostatniej drogowej kontroli technicznej, jeżeli taka była przeprowadzona w odniesieniu do ciągnika T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy.

Procedury homologacji typu UE pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, w których zastosowano nowe technologie lub nowe koncepcje, zostały w pełni oparte na procedurach wynikających z przepisów rozporządzenia 167/2013, rozporządzenia 168/2013 i rozporządzenia 2018/858. Uwzględniono przy tym postępowanie Dyrektora TDT w przypadku otrzymania takiego świadectwa wydanego przez organ innego państwa członkowskiego, który może uznać takie świadectwo w trybie przewidzianym przez art. 39 rozporządzenia 2018/858. Określono również tryb postępowania w przypadku odmowy wydania lub cofnięcia tego szczególnego rodzaju świadectwa homologacji typu UE.

W zakresie procedur związanych z kontrolą zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części oraz kontrolą zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu przeprowadzanych zgodnie z odpowiednio art. 28 rozporządzenia 167/2013, art. 33 rozporządzenia 168/2013, art. 31 rozporządzenia 2018/858, art. 2 ust. 1 Porozumienia z 1958 r. lub przepisami ustawy mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.).

Obowiązki producentów, dystrybutorów oraz importerów pojazdów i ich wyposażenia związane z prowadzeniem akcji serwisowych zostały wskazane w rozdziale 6 projektu. W odniesieniu do procedur unijnych obowiązki te w sposób jasny wynikają z przepisów rozporządzeń 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858. Obowiązkiem projektodawcy było

szczegółowe ich opisanie w odniesieniu do procedur krajowej homologacji. Z tego względu w art. 71 projektowanej ustawy wskazano wprost obowiązek m.in. przekazywania informacji o nieprawidłowościach, który musi być nałożony zarówno na producenta, jak i na importera i dystrybutora pojazdu lub jego wyposażenia. Ten sam system musi mieć zastosowanie także w procedurach homologacji typu ONZ.

W przepisach przywołanych rozporządzeń unijnych dotyczących klauzul ochronnych zostały w sposób precyzyjny opisane zasady działań organów krajowych (udzielających homologacji i nadzoru rynku), zostały również wpisane obowiązki producentów w odniesieniu do odpowiedzialności za prowadzenie akcji serwisowych. Obowiązkiem producenta jest nie tylko podjęcie odpowiednich środków naprawczych, których celem ma być wyeliminowanie wykrytej nieprawidłowości, musi nastąpić bowiem uzgodnienie, uzyskanie akceptacji podjętych środków przez odpowiednie organy oraz współpraca przy monitorowaniu przez te organy krajowe realizacji akcji serwisowej. Powyższe stanowi uzasadnienie dla odniesienia w treści projektu ustawy UC80 do klauzul ochronnych zawartych w transponowanych przepisach unijnych.

Projektowane przepisy odnoszące się do prowadzenia bazy wydanych przez producentów pojazdów świadectw zgodności (dla każdego wyprodukowanego pojazdu), którą to bazę prowadzić będzie organ właściwy do spraw homologacji, tj. w Polsce Dyrektor TDT zgodnie z art. 3 ust. 2 projektu ustawy, odnoszą się do informacji, które nie są wrażliwe z punktu widzenia przepisów o ochronie danych osobowych. Dane te bowiem odnoszą się do parametrów technicznych pojazdu, nie zawierają danych osobowych dotyczących posiadacza tego pojazdu.

Konieczność zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem, co będzie przedmiotem projektowanych aktów wykonawczych ustawy UC80, zostanie zrealizowana na bazie przepisów określonych w załączniku VIII pkt 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Na tej podstawie możliwe będzie zastosowanie takich zabezpieczeń dokumentów wydawanych przez producenta jak: znak wodny w formie zastrzeżonego znaku producenta, tusz fluorescencyjny UV, tusz zmieniający barwę zależnie od kąta widzenia, tusz zmieniający barwę pod wpływem temperatury, mikrodruk, druk giloszowy, druk opalizujący, grawerowanie laserowe, nalepki

holograficzne, zmienne obrazy laserowe, zmienne obrazy optyczne, wytłoczone lub wygrawerowane logo producenta itp.

Projekt w art. 69 ust. 1 uwzględnia tryb pobierania opłat za czynności związane z systemami homologacji w systemie opłaty za godzinę pracy przedstawiciela TDT w wysokości 3,75% kwoty przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 504, z późn. zm.), obowiązującej w dniu rozpoczęcia tych czynności i pomnożonej przez liczbę godzin wykonywania tych czynności, oraz doliczenie kosztów podróży służbowych w rozumieniu art. 77⁵ ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, z późn. zm.) – tam, gdzie będzie to wymagane.

Należy jednocześnie zauważyć, że w art. 69 ust. 2 wskazano maksymalne stawki wysokości opłat za poszczególne czynności, które są analogiczne jak stawki opłat obowiązujące aktualnie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, np. za wydanie świadectwa homologacji typu UE pojazdu nie więcej niż 1600 zł, za zmianę takiego świadectwa nie więcej niż 400 zł.

Wskazanie kosztów rzeczywistych dotyczących każdej z wykonywanych przez TDT czynności polega na wskazaniu czasochłonności oraz kosztów wykonywania każdej jednostkowej czynności przewidzianej w ramach każdej z realizowanych procedur. Dla każdej z ww. czynności określany jest czas realizacji przez pracownika TDT (wskazany w minutach) oraz jednostkowy koszt jego pracy.

Zróznicowanie stawek opłat za wykonywanie czynności w ramach procedur homologacyjnych będzie bardziej uczciwe względem tych producentów, którzy przykładają więcej rzetelności do kompletowania dokumentacji, oraz wprowadzi większą konkurencję na rynku służb technicznych odpowiedzialnych za przygotowywanie dokumentacji z badań homologacyjnych. Wyższa jakość dokumentacji przełoży się w sposób bezpośredni na czas ich weryfikacji przez brak konieczności uzupełniania dokumentacji, brak konieczności wysyłania wezwań do ich uzupełniania czy też wniosków o zawieszenie postępowania celem zebrania stosownej dokumentacji przez wnioskującego. Krótszy czas przeznaczony na weryfikację dokumentacji złożonej przez wnioskującego o wydanie świadectwa homologacji oznaczać będzie w tym trybie niższy koszt wydania dokumentu.

Istotnym czynnikiem wpływającym na czasochłonność wykonywanych czynności podczas wydania dokumentów w ramach np. procedury zezwolenia na dopuszczenie do ruchu pojazdu z końcowej partii produkcji jest charakter tej procedury. W efekcie złożonego przez producenta

wniosku o wydanie takiego zezwolenia dla nieokreślonej liczby pojazdów (od jednego pojazdu do kilku tysięcy pojazdów) organ właściwy do spraw homologacji dokonuje weryfikacji zgodności świadectw homologacji typu lub świadectw zgodności dla każdego wskazanego we wniosku pojazdu lub typu pojazdu. Zatem krótszy będzie czas załatwienia sprawy w przypadku wydania takiego zezwolenia dla jednego pojazdu, a zdecydowanie dłuższy dla wniosku obejmującego kilkaset lub kilka tysięcy pojazdów. Natomiast czas załatwienia sprawy będzie w takim przypadku miał bezpośredni wpływ na wysokość opłaty naliczonej zgodnie z przyjętym nowym systemem naliczania, który został wskazany w ustawie.

W ramach Oceny Skutków Regulacji projektowanej ustawy uwzględniono przeprowadzenie ewaluacji wysokości opłat po 2 latach od przyjęcia ustawy. Celem ewaluacji będzie sprawdzenie, czy wysokość stawki godzinowej na poziomie 3,75% przeciętego wynagrodzenia nie generuje nadmiernych zysków bądź strat dla TDT oraz obciążeń dla rynku, jak również, czy rzeczywiste liczby godzin potrzebnych do przeprowadzenia każdej z 21 czynności wskazanych w art. 69 pokrywają się z szacowanymi liczbami godzin na etapie projektowania tej ustawy.

W projekcie wprowadzono zmianę do ustawy – Prawo o ruchu drogowym przez dodanie w art. 66 tej ustawy w ust. 4b przepisu upoważniającego służbę techniczną wyznaczoną przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do potwierdzenia spełnienia odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w odniesieniu do pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych. Procedura ta dotyczy zmian konstrukcyjnych w pojeździe, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 r., z późn. zm.).

Przepisy wynikające z projektu ustawy wymuszają dokonanie zmian w treści obowiązujących przepisów ustaw: ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej. Najwięcej zmian wprowadzono do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, co ma bezpośredni związek z faktem, że dotychczas przepisy regulujące kwestie związane z procedurami homologacji były zawarte w tej ustawie. Transpozycja przepisów określonych w ww. rozporządzeniach unijnych oraz Porozumieniu z 1958 r. wymagała uwzględnienia nowej terminologii, w szczególności dotyczącej nazw dokumentów stosowanych w procedurach, które nadal będą realizowane na podstawie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Chodzi tu głównie o procedury

rejestracji oraz badań technicznych pojazdów. Celem tych zmian jest umożliwienie realizacji rejestracji pojazdów objętych świadectwami homologacji typu UE pojazdu. Na obecnym stopniu rozpowszechnienia procedury homologacji typu ONZ w odniesieniu do całego pojazdu, a konkretnie ze względu na fakt, że w obrocie nie znajdują się takie świadectwa, odniesiono się jedynie do świadectw homologacji typu UE pojazdu.

3. Charakterystyka i ocena przewidywanych, związanych z wejściem w życie aktu skutków prawnych, w tym w szczególności dotyczących ograniczenia uznaniowości i uproszczenia stosowanych procedur

Wejście w życie:

- a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych,
- b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców,
- c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE,
- d) Rewizji 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,

umożliwi jednolite stosowanie tych przepisów we wszystkich państwach członkowskich UE, jak również w krajach będących sygnatariuszami Porozumienia z 1958 r.

Projektowane przepisy przewidują wydanie 7 aktów wykonawczych (w tym jedno upoważnienie fakultatywne), które uregulują kwestie dotyczące:

- 1) wymagań stosowanych w procedurze wyznaczenia służby technicznej (art. 11),
- 2) wymagań stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu lub homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach (art. 54),

- 3) wymagań stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu (art. 55),
- 4) sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji (art. 56),
- 5) warunków wydawania zezwolenia na dopuszczenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów (art. 57 – upoważnienie fakultatywne),
- 6) wymagań stosowanych w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu (art. 58),
- 7) wymagań stosowanych w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu (art. 68).

Termin wejścia w życie ustawy – 1 kwietnia 2023 r., z wyjątkiem:

- art. 3 ust. 1 i 3 (wskazanie Dyrektora TDT jako organu udzielającego homologacji oraz organu nadzoru rynku), które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia,
- art. 3 ust. 2 (prowadzenie przez Dyrektora TDT bazy danych w zakresie świadectw zgodności), który wchodzi w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia,
- art. 43 (obowiązek dla instalatorów w zakresie umieszczania tabliczki informacyjnej w pojeździe, w którym dokonano instalacji), który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

W myśl przepisów § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) 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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy, z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania, został udostępniony w Biuletynie

Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu

Ustawa o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia

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

Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl, tel. (022) 630 12 40

Data sporządzenia:

30 grudnia 2022 r.

Źródło:

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.),
2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców ((Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.),
3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1),
4. 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,
5. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2021/1716 zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w odniesieniu do zmian w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikających ze zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu,
6. Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2021/1717 zmieniająca 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.

Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów:

UC80

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Opracowanie projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym i wynika z faktu obowiązywania: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych – zwanego dalej „rozporządzeniem 167/2013”, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców – zwanego dalej „rozporządzeniem 168/2013”, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE – zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858” oraz Rewizji 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 – zwanego dalej „Porozumieniem z 1958 r.”. Mimo że ww. przepisy wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do zapewnienia stosowania wskazanych aktów prawnych m.in. w zakresie powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji, organów nadzoru rynku, ustanowienia procedur krajowych w odniesieniu do homologacji pojazdów, ustanowienia – na mocy prawa krajowego – podstaw do powołania służby technicznej, jej oceny oraz ewentualnego ograniczenia, zawieszenia lub odwołania tej służby. Ponadto, w związku z decyzjami wydawanymi przez organ udzielający homologacji, państwa członkowskie zostały także zobowiązane do określenia środków odwoławczych od wskazanych rozstrzygnięć przysługujących stronie danego postępowania.

Aktualnie system homologacji na terenie Polski jest określony w obowiązującej ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), w której została dokonana implementacja dyrektyw unijnych ustanawiających ramy dla systemu homologacji dla wszystkich kategorii pojazdów. W ten sposób została dokonana implementacja: dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG, dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG oraz dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. System oparty na tych przepisach funkcjonował w Polsce od 22 czerwca 2013 r. i w jego ramach zostały sprecyzowane procedury odnoszące się do wszystkich czynności związanych z procesem homologacji. Określone zostały zasady realizacji badań homologacyjnych, badań w zakresie dopuszczenia jednostkowego pojazdu, zasady wyznaczania jednostek uprawnionych do wykonywania badań homologacyjnych oraz wskazane zostały międzynarodowe akty prawne regulujące kwestię wymagań technicznych weryfikowanych w trakcie badań homologacyjnych. System homologacji typu WE oraz system homologacji typu ONZ musiał zostać dostosowany do nieustannego rozwoju technologicznego, a ponadto uwzględnia ujednoczenie procedur homologacyjnych w tych obszarach, gdzie Unia Europejska wskazała taką konieczność. Zostało to zrealizowane w postaci rozporządzenia 167/2013 (w miejsce dyrektywy 2003/37/WE), 168/2013 (w miejsce dyrektywy 2002/24/WE), 2018/858 (w miejsce dyrektywy 2007/46/WE) oraz 3 Rewizji Porozumienia z 1958 r. (w miejsce poprzedniej Rewizji Porozumienia, którego Polska jest Sygnatariuszem). W ten sposób został ustanowiony nowy system homologacji UE oraz ONZ, bazujący oczywiście na zasadach funkcjonujących także w systemie homologacji WE, jednakże zawierający zdecydowanie szerszy zakres wymagań stosowanych w procedurach homologacyjnych, obejmujący większy zakres obowiązków nakładanych na organy homologacyjne odpowiedzialne za wydawanie świadectw homologacji oraz służby techniczne odpowiedzialne za realizację badań homologacyjnych. Wskazane rozporządzenia unijne obowiązują: od dnia 1 stycznia 2016 r. – rozporządzenia 167/2013 i 168/2013 oraz od dnia 1 września 2020 r. – rozporządzenie 2018/858.

Zapewnienie stosowania zarówno aktów unijnego prawa pochodnego, jak i Porozumienia z 1958 r. jest niezbędne do zagwarantowania zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym, i tym samym do zapobiegania tworzeniu się barier dostępu do rynku o zasięgu unijnym. Ponadto dostosowanie polskich przepisów do wskazanych norm unijnych i międzynarodowych pozwoli uniknąć sankcji za uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego. Realizacja zobowiązań w odniesieniu do wprowadzenia w życie przepisów ww. międzynarodowych aktów prawnych nastąpi w momencie wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy. **Przewidywany termin to 1 kwietnia 2023 r.**

Z uwagi na fakt, że zapewnienie pełnego stosowania powołanych aktów prawnych nie jest możliwe w ramach przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, należy przygotować odrębną ustawę, kompleksowo regulującą zagadnienia związane z systemem homologacji.

Przedmiotowy projekt zakłada ustanowienie władzy homologacyjnej, organu nadzoru rynku oraz służb technicznych, co pozostaje w zgodzie z regulacjami rozporządzeń 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumieniem z 1958 r.

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

Wejście w życie rozporządzeń 167/2013, 168/2013, 2018/858, jak i Rewizji 3 Porozumienia z 1958 r., umożliwia jednolite stosowanie tych przepisów we wszystkich państwach członkowskich UE, jak również w krajach będących sygnatariuszami Porozumienia z 1958 r. Mimo że ww. przepisy wiążą w całości i są bezpośrednio stosowane, państwa członkowskie zostały zobowiązane do powołania lub wyznaczenia organów udzielających homologacji, do stworzenia na mocy prawa krajowego podstaw do powołania służby technicznej oraz procedur dotyczących jej oceny oraz ewentualnego ograniczenia, zawieszenia lub odwołania. Projektowane rozwiązania obejmują komplet procedur homologacji typu UE, bowiem wynikają z treści rozporządzeń 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858, które zastąpią dotychczasowy system homologacji typu WE oparty na systemach homologacji określonych w dyrektywach 2003/37/WE, 2002/24/WE oraz 2007/46/WE.

Rekomendowane rozwiązanie obejmuje utworzenie procedur homologacji typu UE, ONZ oraz krajowych procedur homologacji typu pojazdu oraz indywidualnego dopuszczenia pojazdu opartych na obowiązującym systemie homologacji w miejsce dotychczasowych procedur homologacji typu WE, ONZ oraz krajowych homologacji typu pojazdu i dopuszczenia jednostkowego. W związku z decyzjami wydawanymi przez organ udzielający homologacji państwa członkowskie zostały również zobowiązane do wskazania środków odwoławczych przysługujących stronie na mocy przepisów obowiązujących w danych państwach członkowskich. Wdrożenie ww. przepisów jest niezbędne do zapewnienia zgodności polskiego prawodawstwa z prawodawstwem unijnym, a tym samym zapobiegania powstawaniu utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym oraz uniknięcia nałożenia na Polskę kar za niewdrożenie przepisów unijnych.

W celu uniknięcia sankcji za niewdrożenie przepisów wskazanych w ww. aktach prawnych należy ustanowić jak najszybszy termin wprowadzenia w życie przepisów projektowanej ustawy. Przewidywany termin to 1 kwietnia 2023 r. Dlatego też w projektowanej ustawie zaproponowano sposób wskazania organów krajowych właściwych do spraw homologacji, nowy system naliczania wysokości opłat za wydanie dokumentów homologacyjnych, w oparciu również o roboczogodziny (obok stawek maksymalnych równych stawkom stosowanym obecnie), oraz tam, gdzie na to pozwalały procedury unijne – zaproponowano utworzenie procedur krajowych w oparciu o krajowe akty prawne. Projektowana ustawa wraz z aktami wykonawczymi będzie stanowić pakiet przepisów obowiązujących w zakresie homologacji w Polsce.

Dodatkowo, w efekcie przyjęcia obowiązków polskiej władzy homologacyjnej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (dalej: TDT) z dniem 1 stycznia 2014 r. i podjęciem działań zmierzających do określenia sposobu wykonywania czynności przez podmioty działające na rynku doposażania pojazdów należących do kategorii M i N w dodatkową instalację zasilania gazem, pojawiła się konieczność wprowadzenia modyfikacji w obowiązującym porządku prawnym, które pozwolą na faktyczne egzekwowanie wymagań określonych w przepisach prawa, a tym samym zapewnią wystarczające bezpieczeństwo i ochronę środowiska, a także pozwolą na kompleksowe spełnienie wymagań administracyjnych w przedmiotowym zakresie. W związku z wiedzą uzyskaną w okresie pełnienia obowiązków władzy homologacyjnej zostały określone obszary wymagające:

- a) aktualizacji istniejących przepisów,
- b) uzupełnienia płaszczyzn istotnych dla rynku instalacji gazowych,
- c) konieczności dostosowania regulacji prawnych do rozwiniętego i ciągle rozwijającego się rynku zasilania gazowego pojazdów,
- d) dostosowania do obecnie prowadzonej polityki energetycznej wpisującej się w dziedzinę transportu, szczególnie kołowego, a co za tym idzie w rynek paliw.

Z powyższych względów działania zmierzające do uporządkowania zasad stosowanych w tym obszarze powinny być obecnie uznane jako pilne z uwagi na konieczność utrzymania bezpieczeństwa, poprawy wymagań środowiskowych oraz zagrożeń dla pragmatyki formalno-administracyjnej w tym obszarze.

Wśród proponowanych w projekcie ustawy rozwiązań znajduje się wprowadzenie zmian w zakresie montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Zmiany te wynikają z analiz przeprowadzonych przez TDT na podstawie dotychczasowej działalności w ramach organu właściwego do spraw homologacji. Ich celem jest:

- 1) usystematyzowanie wszelkich kwestii dotyczących procedury kontroli zgodności,
- 2) umożliwienie kompletnego stosowania regulaminu ONZ nr 115,
- 3) dostosowanie przepisów krajowych do regulacji o charakterze międzynarodowym,
- 4) usprawnienie obrotu gospodarczego w odniesieniu do pojazdów z zamontowaną instalacją do zasilania gazem z uwagi na obowiązek uznawania świadectwa homologacji przez państwa, które są stronami Porozumienia z 1958 r.

Powyżej wskazane rozwiązanie przyniesie następujące efekty:

- a) zwiększenie zapotrzebowania na montaż instalacji R115 przez niezależne zakłady montujące,
- b) zwiększenie liczby instalacji R115 w zakresie homologacji i montażu,

- c) możliwość skutecznego monitorowania zmian na rynku paliw gazowych i metod doposażania pojazdów we właściwe instalacje,
- d) jednolita interpretacja i stosowanie prawa – projektowane regulacje porządkują segment przemysłu motoryzacyjnego w tym zakresie,
- e) możliwość egzekwowania przestrzegania przepisów prawnych,
- f) umocnienie pozytywnego wizerunku Polski w środowisku międzynarodowym,
- g) sprawny rozwój tej gałęzi transportu w kraju oraz jego skorelowanie z postępem naukowym oraz gospodarczym.

W związku z powyższym założenia do przedstawionych propozycji są optymalnie dostosowane do aktualnych potrzeb właścicieli świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, wymogów środowiskowych możliwych do spełnienia w wyniku właściwego stosowania istniejących i proponowanych przepisów oraz elastycznego wprowadzenia nowej formy uprawnienia, które nie będzie w sposób istotny dyskryminowało i ograniczało żadnej z zainteresowanych grup. Ponadto zagwarantowanie możliwości egzekwowania przepisów prawnych i ich transparentność w odniesieniu do dotychczasowych działań właścicieli świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zdecydowanie wpłynie na wizerunek tej części gospodarki w planach rozwoju transportu w Polsce.

Celem projektowanych przepisów w odniesieniu do procedury związanej z R115 jest wprowadzenie nadzoru zgodnie z regulacjami UE nad każdym podmiotem dokonującym montażu na podstawie R115, w tym również realizacja procedury kontroli zgodności montażu.

Celem projektu jest również wyeliminowanie niewłaściwych praktyk polegających na wydawaniu wyciągów ze świadectwa homologacji przez nieuprawnione zakłady nienadzorowane przez właścicieli świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem posiadającego świadectwo homologacji na obecnych zasadach czy też realizacja montażu instalacji poza zakresem wskazanym w świadectwie homologacji. Celem projektodawcy jest więc podniesienie poziomu bezpieczeństwa użytkowanych pojazdów oraz wyeliminowaniu z rynku praktyk niezgodnych z prawem. Przykładami zidentyfikowanych nadużyć są: wydawanie wyciągów z tych świadectw homologacji przez nieuprawnione zakłady montujące, realizacja montażu instalacji poza zakresem wskazanym w posiadanym świadectwie homologacji czy też nieuprawnione ingerowanie w instalacje w pojazdach z wykorzystaniem części zamiennych niezgodnych ze specyfikacją instalacji.

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

Państwa członkowskie UE dokonują zmian w prawodawstwie krajowym w celu zapewnienia stosowania aktów unijnego prawa pochodnego. W większości państw będących stronami Porozumienia z 1958 r. w pełni obowiązują regulacje regulaminu ONZ nr 115.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organ udzielający homologacji – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	Dyrektor TDT został w projekcie ustawy wyznaczony nie tylko jako organ właściwy w sprawach homologacji w Polsce, ale również jako organ nadzoru rynku. W konsekwencji zmian w zakresie regulacji dotyczących doposażania pojazdów w dodatkową instalację zasilania gazem pojazdu można stwierdzić, że projektowane przepisy wzmocnią sprawowany przez Dyrektora TDT nadzór nad właścicielami świadectw homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz zakładami montującymi.
Służby techniczne	17	TDT	W polskim systemie homologacji pojazdów funkcjonuje aktualnie 17 jednostek uprawnionych. Projekt przewiduje zachowanie przez podmiot wyznaczony przez Dyrektora TDT uprawnienia do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności – przez 5 lat od dnia wejścia w życie ustawy. Przewiduje się, że w związku z projektowanymi regulacjami w pierwszym roku ich obowiązywania liczba służb technicznych nie ulegnie zmianie. W kolejnym roku i następnym można przyjąć wzrost na poziomie jednej służby

			rocznie, co zostało ustalone na podstawie analizy liczby składanych wniosków przez nowe podmioty, które ubiegają się o możliwość wykonywania badań homologacyjnych. Zostało to wskazane także na podstawie szacunków opracowanych na potrzeby dokumentu OSR sporządzonego dla ustawy o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach. Wynik ten jest zbliżony właśnie do jednej jednostki rocznie.
Właściciele świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem	30 podmiotów	TDT	Zawarte w projekcie ustawy rozwiązania prawne w zakresie homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu mają na celu uporządkowanie zasad stosowanych w tym obszarze, mając na względzie zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pojazdów wyposażonych w taką instalację, jak również ulepszenie procedur w tym zakresie, które obowiązują aktualnie w polskim prawodawstwie. Projekt utrzymuje i optymalizuje aktualny krajowy system homologacji dotyczący sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, a jednocześnie wprowadza dla zainteresowanych podmiotów dodatkową możliwość uzyskania homologacji zgodnie z regulaminem ONZ nr 115. Obie procedury będą funkcjonować równolegle, a wybór procedury należeć będzie do podmiotów chcących dokonywać montażu takich instalacji w pojazdach. Dotychczas wydane świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowają ważność po wejściu w życie projektowanej ustawy, zatem możliwy będzie dalszy montaż instalacji w oparciu o te świadectwa, a co za tym idzie – właściciele takich świadectw nie będą obciążeni nowymi kosztami związanymi z uzyskaniem nowych dokumentów.
Zakłady montujące	Okolo 4000 podmiotów	TDT	Projekt ustawy UC80 nie zmienia istoty funkcjonowania przedsiębiorców w ramach posiadanego świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz nie wpływa zasadniczo na zasady współdziałania między podmiotami działającymi w ramach świadectwa: właściciel świadectwa – jego zakłady montujące instalację. Wprowadzenie alternatywnej ścieżki montażu instalacji zgodnie z regulaminem ONZ nr 115 nie stanowi również zagrożenia dla obecnej sytuacji montażu instalacji w zakresie zasilania gazem pojazdu. Zaproponowane w projekcie ustawy przepisy wskazują na rozdzielenie procedury sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem od procedury homologacji opartej na regulaminie ONZ nr 115, jak również określają w sposób jednoznaczny zakres wymagań i obowiązków przewidzianych w ramach tych dwóch alternatywnych procedur.
Producenci części homologowanych zgodnie z	17	TDT	Projekt ustawy daje możliwość sprzedaży przedmiotu wyposażenia i części zgodnie z R115, co pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarki.

regulaminem ONZ nr 67			
Producenci części homologowanych zgodnie z regulaminem ONZ nr 110	6	TDT	Jw.
Producenci pojazdów	Okolo 160 podmiotów	TDT	Projekt ustawy dostosowuje istniejący system homologacji do nowych obowiązujących procedur unijnych, co w konsekwencji pozwoli na usunięcie utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym. Z uwagi na fakt, że wyposażenie pojazdów, o których mowa w projekcie, produkowane jest również poza granicami Polski i tam też przechodzi ono proces homologacji, projekt nie spowoduje dla przedsiębiorstw krajowych istotnych zmian kosztów działalności. Nie przewiduje się również wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia. Koszty udzielenia świadectwa homologacji typu pojazdu stanowią bowiem wartość znikomą w porównaniu z kosztami budowy pojazdu, a ponadto należy mieć na względzie, że na podstawie wydanego świadectwa homologacji typu UE pojazdu możliwa jest produkcja nieograniczonej liczby pojazdów. Rozporządzenia 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienie z 1958 r. nie będą miały zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty prowadzące działalność w zakresie homologacji we wszystkich państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności przez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego oraz lepsze dostosowanie do przepisów ustanowionych poza rynkiem UE w zakresie państw sygnatariuszy Porozumienia z 1958 r.
Producenci przedmiotów wyposażenia i części pojazdu	Okolo 200 podmiotów	TDT	Jw.

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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt został przekazany do konsultacji publicznych i opiniowania do następujących podmiotów:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
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. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów

14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach
16. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
17. Związek Pracodawców Motoryzacji
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
20. Związek Dealerów Samochodów
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
23. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.
24. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
25. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
26. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
27. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
28. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
29. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o., z siedzibą w Kobyłce
30. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o., z siedzibą w Nowym Jankowie
31. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
32. Rada Dialogu Społecznego
33. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
34. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
35. Business Centre Club
36. Konfederacja Lewiatan
37. Pracodawcy RP
38. Federacja Przedsiębiorców Polskich
39. Związek Rzemiosła Polskiego
40. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”
41. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych – Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych, z siedzibą w Krakowie (ul. Cementowa 8, 31-983 Kraków) – Zakład Technologii Szkła (ul. Lipowa 3, 30-702 Kraków)
42. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej, z siedzibą w Kielcach
43. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Techniki Świetlnej, z siedzibą w Kielcach
44. Politechnika Śląska – Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej, Katowice
45. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL” Sp. z o.o., z siedzibą w Poznaniu
46. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”, z siedzibą w Poznaniu
47. AUTO LAND R.T. Zduńewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła, z siedzibą w Krakowie
48. Laboratorium Badań Homologicznych Agata Miroń, z siedzibą w Sokółce
49. SYLKOM Sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Wielkopolskim
50. CARTEST Sp. z o.o.
51. Koalicja na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców
52. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
53. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych
54. Stowarzyszenie Producentów i Dystrybutorów Felg Aluminiowych i Stalowych
55. Polska Izba Motoryzacji.

Termin na zgłaszanie uwag wynosił 30 dni.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został opublikowany na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”. Uwagi zgłoszone do projektu zostały omówione w raporcie z konsultacji publicznych i opiniowania.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2022 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0,82	0,83	0,83	0,84	0,84	0,84	0,85	0,85	0,85	0,85	0,86	9,26

budżet państwa	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
JST	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
TDT	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	7,15
NFZ	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,33
FUS	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14	0,14	0,14	0,15	1,46
FP	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,1
Wydatki ogółem	0,68	0,98	0,65	0,72	0,68	0,8	0,7	0,72	0,73	1,05	0,88	8,59
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	0,68	0,98	0,65	0,72	0,68	0,8	0,7	0,72	0,73	1,05	0,88	8,49
Saldo ogółem	0,14	-0,15	0,18	0,12	0,16	0,04	0,15	0,13	0,12	-0,2	-0,02	0,67
budżet państwa	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
JST	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
TDT	-0,03	-0,33	0	-0,07	-0,03	-0,15	-0,05	-0,07	-0,08	-0,4	-0,23	-1,44
NFZ	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,33
FUS	0,12	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14	0,14	0,14	0,15	1,46
FP	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,1
Źródła finansowania	<p>Przedmiotowa zmiana przewiduje wprowadzenie nowego systemu naliczania opłat opierającego się na roboczogodzinach, jednocześnie ustawa określa maksymalne stawki opłat za poszczególne czynności związane z systemami homologacji. Koszty i wydatki wynikające z przedmiotowego projektu pokrywane będą w wyszczególnionych przypadkach z opłat nieodnotowanych dotychczas w TDT za:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wydanie zezwolenia na dopuszczenie pojazdu z końcowej partii produkcji – liczba szt. rocznie: 210, maksymalna wysokość opłaty za wydanie zezwolenia: 1537 zł, 2) kontrolę zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, jak również montażu instalacji zgodnie z R115 – liczba szt. rocznie: 20, maksymalna wysokość opłaty za przeprowadzenie kontroli: 8000 zł, 3) kontrolę zgodności produkcji – liczba szt. rocznie: 20, maksymalna wysokość opłaty za przeprowadzenie kontroli: 8000 zł, 4) wydanie zezwolenia w sprawie dopuszczenia do obrotu – liczba szt. rocznie: 5, maksymalna opłata za wydanie zezwolenia: 160 zł. 											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Sposób ustalania opłat za czynności związane z systemami homologacji oparty jest na stawce godzinowej pracy przedstawiciela TDT wykonującego te czynności – opłata ta będzie odzwierciedlała realne zaangażowanie pracownika TDT w wykonywane czynności.</p> <p>Jednocześnie wprowadzono maksymalne stawki opłat za czynności związane z systemami homologacji, które zostały określone analogicznie jak stawki opłat aktualnie przewidziane za te czynności w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Projekt UC80 wprowadza jedynie maksymalną stawkę za kontrolę zgodności produkcji lub montażu (do 8000 zł), która nie była do tej pory uregulowana w przepisach. Należy przy tym zauważyć, że dotychczas większość kontroli zgodności była przeprowadzana przez jednostki uprawnione.</p> <p>Projekt uwzględnia tryb pobierania opłat w systemie opłaty za godzinę pracy przedstawiciela TDT w wysokości 3,75% kwoty przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 504, z późn. zm.) obowiązującej w dniu rozpoczęcia tych czynności i pomnożonej przez liczbę godzin wykonywania tych czynności oraz doliczenie kosztów podróży służbowych (tam, gdzie będzie to wymagane).</p>											

Wskazanie kosztów rzeczywistych dotyczących każdej z wykonywanych przez TDT czynności polega na wskazaniu czasochłonności oraz kosztów wykonywania każdej jednostkowej czynności przewidzianej w ramach każdej z realizowanych procedur. Dla każdej z ww. czynności określany jest czas realizacji przez pracownika TDT (wskazany w minutach) oraz jednostkowy koszt jego pracy.

Odnosząc się do sporządzonych kalkulacji odnośnie do ww. wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, należy zauważyć, że opłaty te będą przeznaczone na pokrycie realnych kosztów wykonywania czynności przez pracowników TDT w ramach każdej z procedur, tj. kosztów pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania tych czynności. Jest to zgodne z wdrażanymi przepisami UE, w tym przepisem art. 32 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 („Opłaty za działania w zakresie homologacji typu UE są pobierane od producentów, którzy złożyli wniosek o homologację typu UE w danym państwie członkowskim. Państwa członkowskie zapewniają, aby na pokrycie kosztów działań w zakresie nadzoru rynku przeznaczone były wystarczające zasoby. Bez uszczerbku dla prawa krajowego koszty te mogą być pokrywane z opłat, które mogą pobierać państwa członkowskie, gdzie pojazdy są wprowadzane do obrotu.”).

W tym miejscu należy podkreślić, że jedynie w tych przypadkach procedur, w których będzie konieczne dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, będzie konieczne dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.

Zróżnicowanie wysokości maksymalnych stawek opłat za wykonywanie czynności w ramach procedur homologacyjnych będzie dzięki takiemu podejściu bardziej uczciwe względem tych producentów, którzy przykładają więcej rzetelności do kompletowania dokumentacji, oraz wprowadzi większą konkurencję na rynku służb technicznych odpowiedzialnych za przygotowywanie dokumentacji z badań homologacyjnych. Wyższa jakość dokumentacji przełoży się w sposób bezpośredni na czas ich weryfikacji przez brak konieczności uzupełniania dokumentacji, brak konieczności wysyłania wezwań do ich uzupełniania czy też wniosków o zawieszenie postępowania celem zebrania stosownej dokumentacji przez wnioskującego. Krótszy czas przeznaczony na weryfikację dokumentacji złożonej przez wnioskującego o wydanie świadectwa homologacji oznaczałby w tym trybie niższy koszt wydania dokumentu.

Wyjaśnić należy, że dane co do wskazanej powyżej liczby wydawanych dokumentów i przeprowadzanych czynności zostały ustalone na podstawie wyliczenia średniorocznej liczby wydanych dokumentów przez TDT od początku sprawowania funkcji organu właściwego do spraw homologacji na terenie Polski, tj. od 1 stycznia 2014 r. Zostało to więc dokonane na podstawie realizacji czynności związanych z homologacją wynikających z poprzedniego systemu homologacji określonego w nieobowiązującym prawodawstwie unijnym.

Przychód, jaki odnotuje TDT w związku z ww. opłatami, zostanie przekazany na pokrycie kosztów i wydatków związanych z wykonywaniem czynności 4 nowych pracowników, którzy będą dodatkowo zajmowali się w TDT wszelkimi kwestiami związanymi z homologacją (obecnie sprawami z tego zakresu zajmuje się 16 pracowników, zatem łącznie będzie 20 pracowników). W ocenie skutków regulacji zostały uwzględnione koszty zatrudnienia, wyposażenia oraz utrzymania 4 stanowisk pracy, a także koszty przewidzianych delegacji krajowych i zagranicznych w ramach kontroli zgodności produkcji, kontroli zgodności montażu, uczestnictwa w międzynarodowych pracach legislacyjnych.

Jak zostało wspomniane powyżej, obciążenia finansowe ponoszone przez TDT w poszczególnych latach przy sporządzaniu OSR podzielone zostały na dwie grupy – koszty i wydatki. We wszystkich latach funkcjonowania projektu ujęte zostały następujące koszty: usługi telekomunikacji rocznie na pracownika (komórki, stacjonarne, fax), media inne (m.in. zużycie energii, woda, ścieki), koszt materiałów eksploatacyjnych druk/wysyłka/zawiadomienia, koszt materiałów eksploatacyjnych druk/wysyłka/decyzja, materiały biurowe, eksploatacyjne, usługi telekomunikacji inne, wynagrodzenie osobowe (z ZFN), składki ZUS, PFRON, ZFŚŚ, PPK, usługi medyczne, koszty napraw i konserwacji, podróże służbowe + współpraca międzynarodowa, udział w konferencjach/szkoleniach. Natomiast wydatki stanowią następujące obciążenia: serwer, wyposażenie dla pracowników – laptopy, wyposażenie

biura (urządzenie wielofunkcyjne, kopertowania – adresarka, bindowania, zgrzewarka). Przy czym uwagę należy zwrócić na fakt, że w każdym roku koszty składają się z tych samych elementów (media, wynagrodzenie itd.), a ich szacowane wartości w poszczególnych latach uwzględniają wzrost cen.

Z kolei wydatki zostały wskazane z uwzględnieniem rzeczywistego zapotrzebowania na sprzęt i jego zużycia. Poniesienie wydatków takich jak laptopy i wyposażenie biura zostało zaplanowane na lata 2023, 2028 oraz 2033. Zakup, a następnie wymiana serwera, przyjęte są odpowiednio na lata 2024 oraz 2032. Powyższe składa się zatem na notowane różnice w szacowanych wysokościach obciążeń finansowych TDT w poszczególnych latach.

Dla przykładu ciężar finansowy w 2023 r. (rok „0”) stanowią wszystkie pozycje z segmentu kosztów, tj. usługi telekomunikacji rocznie na pracownika (komórki, stacjonarne, fax), media inne (m.in. zużycie energii, woda, ścieki), koszt materiałów eksploatacyjnych druk/wysyłka/zawiadomienia, koszt materiałów eksploatacyjnych druk/wysyłka/decyzja, materiały biurowe, eksploatacyjne, usługi telekomunikacji inne, wynagrodzenie osobowe (z ZFN), składki ZUS, PFRON, ZFŚŚ, PPK, usługi medyczne, koszty napraw i konserwacji, podróże służbowe + współpraca międzynarodowa, udział w konferencjach/szkoleniach oraz wydatki związane z wyposażeniem biura oraz zakupem laptopów dla pracowników.

Dla przejrzystego zobrazowania kosztów i wydatków ponoszonych przez TDT w związku z wdrożeniem przedmiotowego projektu poniżej przedstawione zostają liczbowo koszty i wydatki związane z nowymi 4 etatami, koszty wyposażenia nowych stanowisk pracy oraz pozostałe koszty i wydatki związane z realizacją zadań dla pierwszego pełnego roku funkcjonowania projektu:

Rok 1 – rok 2024:

Usługi telekomunikacji rocznie na pracownika (komórki, stacjonarne, fax): 615 zł

Media inne (m.in. zużycie energii, woda, ścieki): 4100 zł

Koszt materiałów eksploatacyjnych druk/wysyłka/zawiadomienia: 3118,05zł

Koszt materiałów eksploatacyjnych druk/wysyłka/decyzja: 3118,052 zł

Materiały biurowe, eksploatacyjne: 10 000 zł

Usługi telekomunikacji inne: 2460 zł

Wynagrodzenie osobowe (z ZFN): 396 650,40 zł

Składki ZUS: 78 298,79 zł

PFRON: 6200 zł,

ZFŚŚ: 5760 zł,

PPK: 5849,76 zł

Usługi medyczne: 4320 zł

Koszty napraw i konserwacji: 20 000 zł

Podróże służbowe + współpraca międzynarodowa: 100 000zł

Udział w konferencjach/szkoleniach: 40 000 zł

Serwer: 300 000 zł

Dla dokonania kalkulacji przyjęto wynagrodzenie brutto 8062 zł/pracownik.

Wskazać należy, że 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 oraz wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez ww. ministra.

Metodologia, jaką posługiwał się projektodawca, obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT z uwzględnieniem pracochłonności i kosztów z tym związanych, w oparciu o wieloletnie doświadczenie w zakresie wydawania decyzji odnośnie do homologacji bądź dopuszczenia jednostkowego. Obecnie wykonywanych jest około 20 kontroli zgodności produkcji i montażu (łącznie) przez TDT rocznie, a przewidywana liczba nie jest możliwa do oszacowania, ale planowane jest realizowanie kontroli w terminach przewidzianych przez przepisy UE i ONZ, nie tylko w związku z otrzymaniem informacji o nieprawidłowościach (tzw. kontrole na donos), ale także przed wydaniem świadectwa homologacji. Wygeneruje to znacząco większą liczbę takich kontroli.

Oszacowanie pracochłonności uwzględnia nakład pracy związany procedurami homologacyjnymi wskazanymi w transponowanych aktach prawnych oraz wynika z poszerzającego się zakresu przepisów prawnych stosowanych w procedurach homologacyjnych. Zwiększenie pracochłonności w przypadku nowych procedur homologacji typu UE i ONZ wynika z faktu konieczności weryfikacji świadectw zgodności w ramach procedury homologacji typu UE pojazdu, który to obowiązek nie znajdował się w procedurze homologacji typu WE pojazdu. Unijne przepisy odnoszące się do procedury homologacji pojazdów osobowych i ciężarowych określone w rozporządzenia 2018/858 wprowadziły obowiązek dla organów właściwych do spraw homologacji, polegający na dokonywaniu okresowych przeglądów wydanych świadectw homologacji celem określenia ich ważności. Jest to jeden z zupełnie nowych elementów procedury, który musi być realizowany w ramach nadzoru nad wydanym świadectwem homologacji typu UE, a nie był stosowany w dotychczasowym systemie homologacji typu WE. Dodatkowo w ramach procedury dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji dochodzi konieczność weryfikacji dat wydania świadectw zgodności w przypadku pojazdów kategorii L w trybie przewidzianym przez art. 44a rozporządzenia 168/2013. Na określenie pracochłonności miał również wpływ przewidywany wzrost liczby realizowanych kontroli zgodności produkcji oraz kontroli zgodności montażu wynikający wprost z transponowanych przepisów unijnych, jak również coraz większe zaangażowanie przedstawicieli organu właściwego do spraw homologacji w organizowanych przez organy unijne pracach roboczych obejmujących kwestie związane z aktualizacją przepisów unijnych. Celem wyrażenia stanowiska krajowego w zakresie homologacji konieczne jest zapewnienie wykwalifikowanej kadry, tj. przedstawicieli Polski w pracach międzynarodowych i będzie to realizowane przez przedstawicieli krajowego organu właściwego do spraw homologacji. Nowe obowiązki w tym zakresie wynikają także w sposób bezpośredni z transponowanych przepisów – zgodnie z art. 11 oraz art. 67 powołane zostało Forum Wymiany Informacji oraz Forum ds. dostępu do informacji o pojazdach, w odniesieniu do prac nad nowym poziomem emisji spalin powołano grupę AGVES, w ramach Europejskiej Organizacji Narodów Zjednoczonych została powołana nowa grupa robocza GRVA ds. pojazdów autonomicznych. W posiedzeniach wskazanych nowych grup, wraz z dotychczasowymi pracami w ramach grup eksperckich (TCMV, WGAT, MCWG, MVEG, MVWG, G.07b, GRSP, GRSG, GRPE, GRBP, GRE, GRVA oraz Forum WP.29), w każdym przypadku zapewniany jest udział przedstawiciela TDT.

Podkreślić należy, że TDT jest państwową osobą prawną prowadzącą samodzielną gospodarkę finansową. Koszty działalności TDT pokrywane są z przychodów TDT, tj. przychodów z opłat, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, i innych przychodów (w tym przypadku z ww. opłat). Ustawodawca przydzielił TDT własne dochody i ustanowił odrębną regulację gospodarowania tymi środkami publicznymi. Do istoty samodzielnej gospodarki finansowej TDT należy również pokrywanie kosztów jego działalności (w tym przypadku kosztów związanych z wykonywaniem wszystkich zadań organu udzielającego homologacji/zezwolenia) z przychodów własnych. Ewentualny zweryfikowany zysk TDT przeznaczy w 30% na wpłatę do budżetu państwa. Ponadto, zgodnie z art. 42 ust. 3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, TDT nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. W rezultacie zasadne jest ustalenie opłat wskazanych w procedowanej ustawie, bowiem zapewni to możliwość pokrycia przez TDT kosztów związanych z zatrudnieniem nowych pracowników.

Wyjaśnić należy, że przychód budżetu państwa wynikający z projektowanej ustawy stanowić będzie 51% PIT 4 pracowników w TDT oraz 30% ewentualnego zweryfikowanego zysku TDT.

Natomiast na przepływy finansowe w zakresie jednostek samorządu terytorialnego składa się wpływ w wysokości 49% PIT 4 pracowników TDT.

Procedura dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji nadal wynikać będzie z rozporządzeń unijnych, natomiast zmieni się adresat opłaty za wydanie decyzji administracyjnej w sprawie. Wskazanie kosztów rzeczywistych dotyczących każdej z wymienionych w niniejszym punkcie czynności wykonywanej przez Dyrektora TDT polega na wskazaniu czasochłonności oraz kosztów wykonywania każdej jednostkowej czynności przewidzianej w ramach każdej z realizowanych procedur. W najbardziej powszechnym przypadku – w procedurze wydawania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu z końcowej partii produkcji, metodyka oszacowania kosztów przedstawia się następująco:

1. ZAWIADOMIENIE Z ART. 10/79a Kpa:

- Koszt użytego papieru
- Koszt użytego tonera

- Koszt koperty
 - Koszt usługi pocztowej
 - Koszt zwrotki dla zawiadomienia
 - Koszt pracy przy zawiadomieniu
2. WYDANIE DECYZJI:
- Koszt użytego papieru
 - Koszt użytego tonera
 - Koszt koperty
 - Koszt usługi pocztowej
 - Koszt zwrotki dla decyzji
 - Koszt pracy przy decyzji
 - Konserwacja drukarki/ksero
 - Stemplowanie dokumentacji homologacyjnej okrągłą pieczęcią Dyrektora TDT
 - Przygotowanie dokumentacji do wysłania
 - Uzupełnienie dokumentacji w wewnętrznych rejestrach Wydziału Homologacji oraz w systemie EZD
 - Archiwizacja sprawy.
- Dla każdej z ww. czynności określany jest czas realizacji przez pracownika TDT (wskazany w minutach).

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

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	Właściciele i posiadacze pojazdów (duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw)	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-7,15
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	0,27	0,28	0,29	0,30	0,31	0,35	3,42
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Zwiększenie konkurencyjności, jednolitość wykładni i stosowania prawa.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zwiększenie konkurencyjności, jednolitość wykładni i stosowania prawa.						
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Wpływ pozytywny. W TDT powstaną nowe miejsca pracy.						
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	Przy ocenie wpływu projektu na konkurencyjność gospodarki należy mieć na względzie, że to rozporządzenia 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienie z 1958 r., a nie przedmiotowa ustawa, określają wszelkie wymagania odnośnie do procedur homologacyjnych. Projekt ustawy dostosowuje istniejący system homologacji do nowych obowiązujących procedur unijnych, co w konsekwencji						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

	<p>pozwole na usunięcie utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym. Z uwagi na fakt, że wyposażenie pojazdów, o których mowa w projekcie, produkowane jest również poza granicami Polski i tam też przechodzi ono proces homologacji, projekt nie spowoduje dla przedsiębiorstw krajowych istotnych zmian kosztów działalności. Nie przewiduje się również wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia. Koszty udzielenia całopojazdowego świadectwa homologacji typu stanowią bowiem wartość znikomą w porównaniu z kosztami budowy pojazdu, należy mieć na względzie, że na podstawie wydanego świadectwa homologacji typu UE pojazdu możliwa jest produkcja nieograniczonej liczby pojazdów. Rozporządzenia 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienie z 1958 r. nie będą miały zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty prowadzące działalność w zakresie homologacji we wszystkich państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności przez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego oraz lepsze dostosowanie do przepisów ustanowionych poza rynkiem UE w zakresie państw – sygnatariuszy Porozumienia z 1958 r.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Wpływ na koszty i obciążenia administracyjne ponoszone przez producentów przed i po zmianie należy przedstawić dwupłaszczyznowo. Na bazie obowiązujących przepisów, jak i tych projektowanych w ramach czynności homologacyjnych związanych z rozporządzeniami 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumieniem z 1958 r., stosuje się wydzielenie kosztów udzielania samej homologacji (pozostającej w gestii władzy homologacyjnej) i kosztów badań homologacyjnych (pozostającej w gestii służby technicznej). Z klientami zainteresowanymi badaniem homologacji pojazdów lub ich wyposażenia służba techniczna zawiera umowę. Z drugiej strony, w przypadku samego udzielania świadectwa homologacji, opłata za tę czynność jest opłatą określoną w przepisach powszechnie obowiązujących. Natomiast opłaty związane z wykonywaniem badań homologacyjnych są cenami wolnorynkowymi w żaden sposób nieuregulowanymi. Z uwagi na fakt, że koszty badań homologacyjnych nie posiadają wielkości określanych przez ustawodawcę, a same badania homologacyjne wykonywane były na podstawie umów cywilnoprawnych, brak jest wiążących danych odnośnie do ciężarów finansowych ponoszonych w tym zakresie przez przedsiębiorców.</p> <p>Obecnie opracowywane na poziomie UE akty prawne zawierające nowe wymagania techniczne w odniesieniu do procedury homologacji typu UE i ONZ, a stanowiące podstawę do wydania świadectw homologacji typu UE i ONZ, obejmują autonomizację pojazdów, rejestrację zdarzeń drogowych, nowe poziomy emisji spalin czy też systemy wspomagania kierującego pojazdem. Nie ma możliwości oszacowania wpływu polegającego na regulacji kosztów rynkowych pozyskiwania dokumentów homologacyjnych w kontekście nowych badań homologacyjnych ze względu na brak możliwości oszacowania kosztów nowego oprzyrządowania do takich badań.</p> <p>Trudno szacować, czy opłaty za badania homologacyjne, które ustalane są indywidualnie przez zainteresowane strony, pozostaną zmienione, bowiem brak jest sygnałów wskazujących na ich wzrost. Zatem wysokość ciężarów finansowych ponoszonych przez producentów, zgodnie z przyjętymi założeniami, pozostanie bez zmian.</p> <p>Regulacja w sposób pozytywny wpłynie na sytuację ekonomiczną rodzin, gdyż odnotują one wpływy pieniężne z tytułu nowych stanowisk pracy w TDT. Koszty netto z tytułu 4 nowych miejsc pracy zajmujących się wykonywaniem zadań nałożonych przedmiotowym projektem przedstawiają się w sposób następujący:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2023 r. – 0,27 mln 2024 r. – 0,28 mln 2025 r. – 0,29 mln 2026 r. – 0,30 mln 2027 r. – 0,31 mln 2028 r. – 0,31 mln 2029 r. – 0,32 mln 2030 r. – 0,32 mln 2031 r. – 0,33mln 2032 r. – 0,34 mln

	<p>2033 r. – 0,35 mln.</p> <p>Projektowane przepisy nie wpłyną na właścicieli pojazdów już wyposażonych w instalację przystosowaną dany typ pojazdu do zasilania gazem. Przepisy projektowane w niniejszej ustawie odnoszą się do nowo wykonywanych instalacji w pojazdach, które już znajdują się w eksploatacji, niezależnie od tego, czy będą realizowane na podstawie regulaminu ONZ nr 115 czy obecnej procedury. Wybór sposobu montażu pozostaje w ręku właściciela pojazdu, czy będzie chciał skorzystać z dotychczasowego trybu montażu, czy też z rozwiązania zgodnego z R115 regulowanego na poziomie międzynarodowym przez wskazany regulamin ONZ.</p>
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
--	---

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Zwiększenie liczby dokumentów i liczby procedur wynika z obowiązujących unijnych przepisów homologacyjnych i jest związane z wykonywaniem zadań przez organ homologacyjny. Projekt reguluje kwestie związane z opłatami za czynności związane z homologacją oraz kosztami kontroli zgodności.

9. Wpływ na rynek pracy

Zostanie odnotowany wpływ – w TDT powstaną nowe miejsca pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	Wdrożenie prawodawstwa unijnego w postaci rozporządzeń 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienia z 1958 r. stanowi krok ku ujednoczeniu prawodawstwa w państwach unijnych i jest wypełnieniem obowiązku ciążącego na każdym państwie członkowskim. Wskazanie odpowiedniego organu (właściwego do spraw homologacji i nadzoru rynku), procedur krajowych w odniesieniu do homologacji typu stanowi konieczne działanie w kierunku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy jakości powietrza.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie ustawy wejdą w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.

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

Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, ewaluacja zostanie zrealizowana po dwóch latach od wprowadzenia przepisów w życie. Celem ewaluacji będzie sprawdzenie, czy wysokość stawki godzinowej na poziomie 3,75% przeciętego wynagrodzenia nie generuje nadmiernych zysków bądź strat dla TDT oraz obciążeń dla rynku, jak również, czy rzeczywiste liczby godzin potrzebnych do przeprowadzenia każdej czynności pokrywają się z liczbami godzin szacowanymi na etapie projektowania tej ustawy.

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

Brak.

**Raport z konsultacji publicznych oraz opiniowania
do projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (UC80)**

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt został przesłany do następujących podmiotów:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
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. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach
16. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
17. Związek Pracodawców Motoryzacji
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
20. Związek Dealerów Samochodów
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
23. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.
24. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
25. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
26. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
27. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
28. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
29. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o., z siedzibą w Kobyłce
30. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie
31. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
32. Rada Dialogu Społecznego
33. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
34. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
35. Business Centre Club
36. Konfederacja Lewiatan
37. Pracodawcy RP
38. Federacja Przedsiębiorców Polskich
39. Związek Rzemiosła Polskiego
40. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”
41. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych - Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych z siedzibą w Krakowie (ul. Cementowa 8, 31-983 Kraków) - Zakład Technologii Szkła (ul. Lipowa 3, 30-702 Kraków)
42. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej, z siedzibą w Kielcach
43. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Techniki Świetlnej, z siedzibą w Kielcach
44. Politechnika Śląska – Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej, Katowice
45. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL” Sp. z o.o., z siedzibą w Poznaniu

46. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”, z siedzibą w Poznaniu
47. AUTO LAND R.T. Zduniewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła, z siedzibą w Krakowie
48. Laboratorium Badań Homologacyjnych Agata Miroń, z siedzibą w Sokółce
49. SYLKOM Sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Wielkopolskim
50. CARTEST Sp. z o.o.
51. Koalicja na Rzecz Autogazu - Związek Pracodawców
52. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
53. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych
54. Stowarzyszenie Producentów i Dystrybutorów Felg Aluminiowych i Stalowych
55. Polska Izba Motoryzacji.

Stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, przedmiotowy projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy przekazano do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania ewentualnych uwag.

Omówienie uwag z przeprowadzonych konsultacji publicznych zostało przedstawione w załączniku.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Z uwagi na brak w projekcie przepisów dotyczących jednostek samorządu terytorialnego przedmiotowy projekt ustawy nie był przedłożony do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt przedmiotowej ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348)*.

4. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.

Zainteresowanie pracami nad przedmiotowym projektem w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) zgłosiła Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców. Omówienie uwag zgłoszonych przez ten podmiot zawiera pkt 32-39 tabeli stanowiącej załącznik do raportu.

KONSULTACJE PUBLICZNE

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie/komentarz roboczy
1	Art. 19	W rozdziale 3 Homologacja w Art. 19 proponujemy dołożenie punktu 3 o następującej treści: W przypadku gdy dla typu przedmiotu wyposażenia lub części zostało wydane świadectwo homologacji typu UE przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej to dla innych typów danego przedmiotu wyposażenia lub danej części Dyrektor TDT nie może odmówić wydania świadectwa homologacji jeżeli zostały spełnione identyczne wymagania.	Laboratorium Badań Homologacyjnych Agata Miron	Uwaga nieuwzględniona.	Obowiązujące regulacje wskazane w przepisach międzynarodowych nie przewidują możliwości wydania świadectw homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu, na podstawie wymagań innych niż te, które wynikają z obowiązujących przepisów homologacyjnych. Efekt procedury proponowanej przez podmiot zgłaszający uwagę, nie może stanowić źródła wymagań technicznych dla organu właściwego do spraw homologacji innego państwa członkowskiego.
2	Art. 2 ust. 1 pkt 15	Proponujemy następującą treść przepisu: typ przedmiotu wyposażenia lub części — przedmioty wyposażenia lub części, spełniające tę samą funkcję w pojeździe, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub ochronę środowiska, jeżeli wymagania określone w przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych albo regulaminy ONZ nie stanowią inaczej; Uzasadnienie: Tak sformułowana definicja nie obejmuje pojęcia „oznaczenie” które w różnych regulaminach ONZ ma odmiennie znaczenie.	Instytut Transportu Samochodowego	Uwaga uwzględniona.	W art. 2 ust. 1 pkt 15 zaproponowano brzmienie: „15) typie przedmiotu wyposażenia lub części –rozumie się przez to przedmioty wyposażenia lub części, spełniające tę samą funkcję w pojeździe, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub ochronę środowiska, jeżeli wymagania określone w przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych albo regulaminy ONZ nie stanowią inaczej;”
3	Art. 28 ust. 1. pkt 1 Art. 40	Proponujemy następującą treść przepisu: umieścić nazwę handlową lub znak towarowy oraz oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny zgodnie z art. 34 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 39 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 art. 38 ust. 2 rozporządzenia 2018/858 lub art. 2 Porozumienia z 1958 r., jeżeli przepisy prawa Unii Europejskiej lub regulaminy ONZ tego wymagają, Uzasadnienie: Tak sformułowane wymaganie nie obejmuje pojęcia „firmę” i zostało zastąpione przez „nazwę handlową”, co jest zgodne z oryginalnym tekstem oraz polskim tłumaczeniem wspomnianych artykułów i ustępów rozporządzeń 167/2013, 168/2013 z późniejszymi zmianami oraz oryginalnym tekstem angielskim rozporządzenia 2018/858.	Instytut Transportu Samochodowego	Uwaga uwzględniona.	W art. 28 ust. 1 pkt 1 zaproponowano brzmienie: „Producent nowych pojazdów jest obowiązany: 1) umieścić nazwę handlową lub znak towarowy oraz oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny zgodnie z art. 34 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 39 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 art. 38 ust. 2 rozporządzenia 2018/858 lub art. 2 Porozumienia z 1958 r., jeżeli przepisy prawa Unii Europejskiej lub regulaminy ONZ tego wymagają,” Uwzględniająca zgłoszona uwagę zmiana została zaproponowana w odniesieniu do art. 40: „Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu umieszcza na tabliczce informacyjnej w odniesieniu do podlegających

					homologacji komponentach instalacji gazowej informacje według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1.”
4	Art. 40	<p>Proponujemy następującą treść przepisu: Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu umieszcza nazwę handlową lub znak towarowy oraz oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny, zgodnie z art. 34 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 39 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 albo art. 38 ust. 2 rozporządzenia 2018/858, na tabliczce informacyjnej sporządzonej według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1. Uzasadnienie: Tak sformułowane wymaganie nie obejmuje pojęcia „firmę” i zostało zastąpione przez „nazwę handlową”, co jest zgodne z oryginalnym tekstem oraz polskim tłumaczeniem wspomnianych artykułów i ustępów rozporządzeń 167/2013, 168/2013 z późniejszymi zmianami oraz oryginalnym tekstem angielskim rozporządzenia 2018/858.</p>	Instytut Transportu Samochodowego	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 3.
5	Art. 67 ust. 1. pkt 78	<p>Proponujemy następującą treść przepisu: typ pojazdu — oznacza pojazdy jednej kategorii pojazdu, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech, określonych w art. 3 pkt 48 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 73 rozporządzenia 168/2013 lub art. 3 pkt 32 rozporządzenia 2018/858;” Uzasadnienie: Tak sformułowana definicja nie obejmuje pojęcia „oznaczenie”, które nie występuje we wszystkich definicjach typu pojazdu przywołanych w artykułach rozporządzeń 167/2013, 168/2013 z późniejszymi zmianami oraz rozporządzeniu 2018/858. Ponadto nie obejmuje odwołania do „art. 2 pkt 32 rozporządzenia 2018/858” co zostało w przedstawionej propozycji skorygowane przez art. 3 pkt 32 rozporządzenia 2018/858.</p>	Instytut Transportu Samochodowego	Uwaga uwzględniona.	W art. 68 pkt 2 lit. i) pkt pkt 78 zaproponowano brzmienie: „78) typ pojazdu - pojazdy należące do jednej kategorii pojazdu, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech, określonych w art. 3 pkt 48 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 73 rozporządzenia 168/2013 lub art. 3 pkt 32 rozporządzenia 2018/858;”
6	Art. 1 ust. 2 pkt 4	Więksi producenci mogą posiadać w swojej ofercie pojazdy / przedmioty wyposażenia, które w ogóle nie są przeznaczone na rynek UE – które mogły być składowane w ich magazynach przez stosunkowo długi czas. Jednak zgodnie z tym punktem, dopuszczalne będzie składowanie takich pojazdów / przedmiotów wyposażenia jedynie „między operacjami transportowymi” oraz z wyznaczonym	Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

		docelowym miejscem odbioru i odbiorcą (pozostałe będą objęte ustawą). Czy nie powinno się dodać punktu, w którym określono warunki wyłączenia z pod ustawy pojazdów / przedmiotów wyposażenia produkowanych na terenie RP, jednak przeznaczonych na rynki spoza UE?			
7	Art. 67. pkt 1) lit. a)	Pojazdy niepodlegające obecnie na terytorium RP rejestracji (np. rozrzutniki) zostaną zaklasyfikowane jako kategoria S, a co za tym idzie – będą podlegać rejestracji. Należałoby wyklarować jak wyglądać będzie sytuacja z pojazdami już poruszającymi się po drogach.	Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy	Uwaga nieuwzględniona.	Projektowana zmiana w zakresie Załącznika 2 do ustawy- Prawo o ruchu drogowym zawiera odniesienie do kategorii pojazdów S (poprzez wskazanie rozporządzenia UE nr 167/2013). Aktualnie pojazdy należące do kategorii S na potrzeby dopuszczenia do ruchu nie podlegają rejestracji w Polsce. Nie są planowane prace legislacyjne w tym przedmiocie.
8	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Czy planowane jest powstanie w ustawie zapisów określających warunki homologacji krajowej pojazdów kategorii S, korzystne dla polskich odbiorców i producentów? Obecnie większość rozrzutników jednoosiowych posiada DM znacznie wyższe niż 10 ton. Zgodnie jednak z przepisami UE DMC przyczepy jednoosiowej nie może przekraczać 10T. Warunki zwiększające tę masę są obecne np. w Niemieckiej homologacji krajowej. Można również zastanowić się nad warunkami zaliczania pojazdów do kategorii S. Pierwszy z nich, czyli warunek iż stosunek DMC do masy własnej przyczepy kategorii S powinien być mniejszy od 3, wyklucza z tej kategorii wozy asenizacyjne. Warunkiem decydującym powinien być drugi z warunków podany w przepisach UE – to jest dodawanie nowej funkcji (poza przewozem ładunku).	Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy	Uwaga nieuwzględniona.	W odniesieniu procedury krajowej homologacji typu pojazdu jak i procedury krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu, przewidziane jest objęcie pojazdów należących do kategorii S. Wymagania techniczne określone zostaną na poziomie aktu wykonawczego do projektowanej ustawy.
9	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Rozporządzenie 167/2013 wprowadziło nową kategorię pojazdów: wymienne urządzenia ciągnięte (kategoria S). Co prawda rozporządzenie obowiązuje „wprost” ale skoro w załączniku nr 2 do ustawy Prawo o ruchu drogowym wymienione są wszystkie kategorie pojazdów, to projektowana ustawa, poza zmianą tytułu załącznika, winna zmienić również ten załącznik poprzez dodanie kategorii pojazdów S.	Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych	Uwaga nieuwzględniona.	Projektowana zmiana w zakresie Załącznika 2 do ustawy - Prawo o ruchu drogowym zawiera odniesienie do kategorii pojazdów S (poprzez wskazanie rozporządzenia UE nr 167/2013).
10	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Zgodnie z art. 1 akapit drugi rozporządzenie 167/2013 „nie ma zastosowania do homologacji pojedynczych pojazdów”. W tej sytuacji w ustawie UC80 winna zostać wprowadzona definicja „pojedynczych pojazdów” („pojedynczy” niekoniecznie oznaczać musi jedną sztukę).	Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych	Uwaga nieuwzględniona.	Pojazdy dopuszczane w trybie przewidzianym w akapicie 2 art. 1 rozporządzenia nr 167/2013 objęte są procedurą krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu na co wskazuje definicja w art. 2 ust. 1 pkt 22 projektowanej ustawy. Projekt jednakże wymagał doprecyzowania pod kątem zakresu pojazdów podlegających procedurze krajowego dopuszczenia

					indywidualnego, o której mowa w art. 59 projektowanej ustawy.
11	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Zgodnie z rozporządzeniem 167/2013 nie ma możliwości homologacji maszyn o szerokości powyżej 3 m oraz o długości powyżej 12 m. Jednakże w poszczególnych krajach Unii Europejskiej dopuszczone są do obrotu oraz do ruchu publicznego takie maszyny – po spełnieniu określonych warunków. Załącznik – korespondencja e-mail z analogiczną do naszej organizacją francuską z której wynika, że takie maszyny mogą poruszać się we Francji. Wydaje się konieczne, aby do ustawy UC80 wprowadzić przepisy umożliwiające wprowadzanie do obrotu oraz poruszanie się po drogach maszyn o szerokości ponad 3 m oraz o długości powyżej 12 m, z delegacją dla odpowiedniego ministra w zakresie warunków technicznych.	Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych	Uwaga nieuwzględniona.	Uwaga odnosi się do przepisów aktów wykonawczych. Powinna zostać zgłoszona na etapie legislacyjnym procedowania aktu wykonawczego.
12	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	W krajach Unii Europejskiej, np. we Francji, możliwa jest homologacja grupy maszyn. Wydaje się wskazane, aby taką możliwość wprowadzić w naszym kraju ustawą UC80.	Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych	Uwaga nieuwzględniona.	Procedura homologacji odnosi się do typu pojazdu, który zgodnie z art. 3 pkt 48 rozporządzenia 167/2013 oznacza grupę pojazdów, łącznie z wariantami i wersjami tej samej kategorii, które nie różnią się od siebie co najmniej pod względem określonych cech konstrukcyjnych. Wobec powyższego wymagane to jest pokreślenie w przepisach unijnych i nie wymaga transpozycji do przepisów projektowanej ustawy – stosowane jest bezpośrednio.
13	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	W niektórych krajach Unii Europejskiej, np. w Niemczech istnieje możliwość dopuszczenia do ruchu drogowego zestawu składającego się z maszyny razem z ciągnikiem. Wydaje się wskazane, aby takie rozwiązanie wprowadzić w naszym kraju ustawą UC80.	Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych	Uwaga nieuwzględniona.	Procedura homologacji pojazdu jest jednym z elementów procesu dopuszczenia pojazdu do ruchu. Na etapie homologacji całego pojazdu możliwe jest określenie typu pojazdu zgodnie z art. 3 pkt 48 rozporządzenia 167/2013.
14	Uwaga natury ogólnej	W pierwszej kolejności wskazujemy, iż narzucone terminy konsultacji są absolutnie nie wystarczające by móc opracować rzeczowe analizy, które wpłyną na skuteczność proponowanych zapisów i ich skutki ekonomiczno-gospodarcze. Brak działań w kierunku przedłużenia czasu konsultacji w efekcie doprowadzi do zniweczenia założeń ustawy takich jak np. zmniejszenie obciążeń instalatorów czy wzrost efektywności rynkowej.	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Tryb procedowania konsultacji publicznych zgodny z Uchwałą Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).
15	Uwaga natury ogólnej	Termin wejścia w życie zapisów od 01.I.2022r. jest absolutnie nie realny i doprowadzi do wdrożenia pozornie przygotowanych zapisów, których sflancy konsultacje doprowadzą do zapaści tej części branży na rynku i nie	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga wyjaśniona.	Procedury doposażania pojazdu w instalację przystosowaną do zasilania gazem są procedurami krajowymi. Projektowane przepisy nie nakładają nowych obowiązków, a jedynie sankcjonują funkcjonowanie na terytorium Polski przepisów, które

		odwracalnych skutków wbrew <u>Interesowi Państwa Polskiego</u> – szczególnie w kontekście branży CNG i LPG. Proponujemy vacatio legis dla proponowanych zapisów w wymiarze minimum 18 miesięcy. Duża ilość nowych obostrzeń dotyczących branży wymagających czasochłonnej inwestycji oraz dostosowania w wielu obszarach.			już obowiązują. W odniesieniu do procedur homologacji dodatkowych układów zasilania pojazdów paliwem gazowym, należy –mieć na względzie, iż projektowane przepisy zachowują aktualny (krajowy) system homologacji w tym zakresie jednocześnie wprowadzając dodatkową opcjonalną (krajową) ścieżkę uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Obie krajowe ścieżki (obecna oraz nowoprojektowana) mogą funkcjonować równolegle. Ich wybór należy do podmiotów chcących dokonywać takich instalacji w pojazdach. Ze względu na powyższe nie jest wymagane wydłużenie terminu vacatio legis.
16	Art. 13 Art. 14 Art. 15 Art. 29	Ujednolicenie definicji „typu pojazdu” z definicją w przepisach Prawo o Ruchu Drogowym i pozostałymi z aktualnego obiegu prawnego. Dostosowanie brzmienia różnego typu zapisów (np. art. 13,14,15,29) do definicji z art.2 Korelacja zapisów – wymóg logiczny.	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Wskazane artykuły odnoszą się do obowiązków producenta, trybu wydania świadectwa homologacji typu i pozostają bez wpływu na definicję typu pojazdu. Z tego względu ujednolicenie definicji typu pojazdu nie jest wskazane. Jednocześnie doprecyzowano treść definicji typu pojazdu - pkt 2 i 5 niniejszej tabeli.
17	Art. 11 ust. 3 pkt 3	Doprecyzowanie zapisów art. 11 ust. 3 pkt 3 w zakresie „dokumentu” i „posiadają odpowiednio do zakresu uprawnienia odpowiednie narzędzia i urządzenia diagnostyczne” Doprecyzowanie kształtu i oczekiwań wobec dokumentu oraz oczekiwań wobec narzędzi i urządzeń	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia zostanie unormowana na poziomie aktu wykonawczego do projektu ustawy.
18	Art. 31 pkt 2)/ Art. 32	Konieczność uregulowania elektronicznego obiegu/dostępu do dokumentów, ich obiegu, dostępu do CEPIK z uwzględnieniem podpisów i poświadczeń elektronicznych Usprawnienie funkcjonowania, jego przyspieszenie, obniżenie kosztów, itd.	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
19	Art. 32	Utożsamienie/korelacja z już istniejącymi regulacjami EKG ONZ Uniknięcie dualizmu prawnego	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Projektowane przepisy wprowadzają opcjonalną ścieżkę uzyskania homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Zatem art. 32 zawiera odniesienie do obowiązującego przepisu ONZ nr 115.
20	Art. 36 ust. 5	Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu w celu weryfikacji działań podjętych w związku z ust. 4. Błąd gramatyczny	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Dokonana korekta w projekcie.
21	Art. 38	Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany wydać właścicielowi/użytkownikowi pojazdu wyciąg ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Projektowany przepis nie odnosi się do samodzielnego montażu dodatkowego układu zasilania gazem ale jest związany z dokumentem dla użytkownika pojazdu, którym może on się posłużyć, np. w przypadku

		pojazdu i instrukcję obsługi –instalacji zamontowanej w pojeździe. Instrukcja w pierwszej kolejności skierowana jest do serwisu montującego a nie właściciela pojazdu. Szczególnie, gdy właściciel pojazdu do np. firma leasingowa.			zastrzeżeń co do prawidłowości wykonania montażu w jego pojeździe, np. w stacji kontroli pojazdów.
22	Uwaga natury ogólnej	Uwzględnienie w wymogach dotyczących świadectwa homologacji części zamiennych karoseryjnych oraz wskazanych w definicji „szkody istotnej” ustawy Prawo o Ruchu Drogowym jako te, które mogące stanowić poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów. Obecny stan prawny nie zapewnia skutecznie kontroli nad odpowiednim poziomem jakościowym wspomnianych elementów.	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Uwaga wykracza poza zakres projektowanej ustawy.
23	Art. 34 ust. 1	„Dyrektor TDT może, w uzasadnionych przypadkach, wezwać podmiot gospodarczy wnioskujący o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji –zasilania gazem pojazdu do przedstawienia brakujących informacji wymaganych przepisami ustawy i aktów wykonawczych do niej, niezbędnych do określenia zakresu wymaganych badań –lub uproszczenia ich przeprowadzania.” Doprecyzowanie zapisów zapobiegających wydłużaniem procesu homologacji	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Przepis został usunięty z art. 34 ust. 1.
24	Art. 36 ust. 1	Proponowany tekst: Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany w terminie 90 dni powiadomić Dyrektora TDT: 1) o zawieszeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu instalacji dodatkowej – instalacji zasilania gazem pojazdu; 2) o zakończeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji -zasilania gazem pojazdu. Dostosowanie do przepisów o ochronie –konkurencji i konsumentów	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Informacja na temat zmiany stanu faktycznego podmiotu jest informacją istotną z punktu widzenia tego podmiotu oraz organu właściwego do spraw homologacji, który ma obowiązek przeprowadzania np. kontroli zgodności produkcji. W związku z tym informacja o zmianie stanu faktycznego powinna być przedstawiana niezwłocznie.
25	Art. 36 ust. 3	Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu po zakończeniu działalności gospodarczej, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, przekazuje Dyrektorowi –TDT, w terminie 30 dni od dnia zakończenia działalności gospodarczej, w formie elektronicznej zbiorczy rejestr wydanych wyciągów ze świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Propozycja wykluczyłaby możliwości techniczne części podmiotów dokonujących montażu dodatkowej instalacji zasilania pojazdu gazem.

		Cyfryzacja i przyspieszenie procesu			
26	Art. 36 ust. 4	Przypadki podlegają zawiadomieniu UOKiK Konieczność doprecyzowania zapisów	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Przepis art. 36 ust. 4 określa obowiązki organu udzielającego homologacji w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska stwierdzonym w pojeździe wprowadzonym do obrotu i zaopatrzonym w instalację przystosowaną do zasilania gazem.
27	Art. 49	Koszty: 1) niezbędnych badań homologacyjnych; 2) niezbędnych badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu; 3) niezbędnych badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez części –lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania -istotnych układów; 4) kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem; 5) kontroli zgodności produkcji – pokrywa podmiot gospodarczy albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji –przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Ograniczenie kosztów do racjonalnych i niezbędnych. Określenie kosztów podobnie jak to ma miejsce w przepisach Ministra Transportu z dnia 20 maja 2013 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji –przystosowanej dany typ pojazdu do -zasilania gazem. Określenie ryczałtem kosztów i kar określonych w ustawie.	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Zakres badań homologacyjnych przeprowadzanych w procedurach homologacji sposobu montażu instalacji przystosowujących pojazd do zasilania gazem zostanie określony w aktach wykonawczych do projektu ustawy na podstawie art. 54 projektu ustawy. Uwaga odnosi się do przepisu aktu wykonawczego i z tego względu powinna zostać zgłoszona na etapie legislacyjnym procedowania aktu wykonawczego.
28	Art. 66	W odniesieniu do opłat za czynności związane z systemami homologacji pojazdów ustala się stawki ryczałtowe za poszczególne czynności w następujący sposób: 1. 2. Stawki te mogą być waloryzowane przez Ministra właściwego do spraw począwszy od dnia w oparciu o wskaźnik wzrostu cen towarów i usług ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Opłaty te stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.	Polska Izba Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Przyjęty system opłat oparty na stawce godzinowej za czas niezbędny do weryfikacji dokumentacji oraz wydania świadectwa homologacji został oparty na istniejącym systemie opłat wskazanym w art. 23 ust. 4 ustawy o dozorze technicznym. Rozwiązanie to jest wzorowane na systemach opłat obowiązujących w innych państwach Unii Europejskiej.

29	Uwaga do treści ustawy Prawo o ruchu drogowym	<p>W obszarze badań technicznych dostrzegamy rozbieżności pomiędzy definicjami legalnymi czterokołowca oraz czterokołowca lekkiego zawartymi w art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 ze zm.). Aktualne brzmienie tych definicji, zawartych w art. 2 ustawy o której mowa wyżej jest następujące:</p> <p>42b) czterokołowiec – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza:</p> <p>a) w przypadku przewozu rzeczy 550 kg, b) w przypadku przewozu osób 400 kg;</p> <p>42c) czterokołowiec lekki – czterokołowiec, którego masa własna nie przekracza 350 kg i konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h.</p> <p>Zgodnie z Rozporządzeniem 168/2013 w przypadku czterokołowca lekkiego masa w stanie gotowym do jazdy nie może przekroczyć 425 kg, a w przypadku czterokołowca masa w stanie gotowym do jazdy nie może przekroczyć 450 kg jeśli jest to pojazd do przewozu pasażerów oraz 600 kg gdy jest to pojazd do transportu towarów.</p> <p>Dopuszczalne masy czterokołowców wynikające z rozporządzenia 168/2013 są rozbieżne z tymi które zostały określone w definicjach legalnych określonych w art. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p> <p>Powoduje to liczne problemy praktyczne związane z wykonaniem okresowych badań technicznych czterokołowców homologowanych zgodnie z rozporządzeniem 168/2013. Diagności kierują się bowiem definicją legalną czterokołowca zawartą w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Żeby usunąć te rozbieżności proponujemy zmianę definicji legalnych zawartych w ustawie. Wobec powyższego proponujemy następujące zmiany:</p> <p>W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694 i 720) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>- w art. 2:</p> <p>a) pkt 42b) otrzymuje brzmienie: „42b) czterokołowiec – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza:</p>	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Uwaga nieuwzględniona.	Ustawa - Prawo o ruchu drogowym odnosi się do pojazdów kategorii L i T w rozumieniu wymagań wskazanych w dyrektywach unijnych 2002/24 i 2003/37. W związku z tym nie wprowadzono zmian definicji wskazanych pojazdów w obowiązującej treści ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Natomiast podział na kategorie pojazdów wskazane w rozporządzeniach 167/2013 i 168/2013 został uwzględniony w projektowanej ustawie homologacyjnej poprzez doprecyzowanie w Załączniku 2 do ustawy - Prawo o ruchu drogowym.
----	---	--	--------------------------------------	------------------------	---

		<p>a) w przypadku przewozu rzeczy 550 kg, b) w przypadku przewozu osób 400 kg, - z wyłączeniem pojazdów o których mowa w rozporządzeniu 168/2013;” b) pkt 42c) otrzymuje brzmienie: „42c) czterokołowiec lekki – czterokołowiec, którego masa własna nie przekracza 350 kg, z wyłączeniem pojazdów o których mowa w rozporządzeniu 168/2013 i konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h.”</p>			
30	Uwaga do treści ustawy Prawo o ruchu drogowym	<p>Chcemy także zwrócić uwagę na rozbieżność treści projektowanego art. 140n ust. 6, który jest niezgodny z projektowaną treścią tego samego artykułu zawartą w projekcie UC48. W projekcie UC80 ust. 6 w art. 140n ma otrzymać brzmienie: „6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140ma i 140mb, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.”. Natomiast w projekcie nr UC48 brzmienie ust. 6 art. 140n ma być następujące: „6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140m–140mb, art. 140mc ust. 1 i art. 140md w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego.”. Należy zatem rozstrzygnąć, czy do kar pieniężnych stosować przepisy Ordynacji podatkowej, czy też Kodeksu postępowania administracyjnego.</p>	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Uwaga uwzględniona.	<p>Zapis w art. 68 pkt 14 projektu ustawy w odniesieniu do zmiany art. 140n ust. 6 ustawy - Prawo o ruchu drogowym przyjmie postać: „6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140ma i 140mb, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu IVa ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa.”</p>
31	Uwaga natury ogólnej	<p>Po zapoznaniu się z projektem chcemy także wskazać na pewien problem natury ogólnej związany ze stosowaniem ustawy o systemie homologacji pojazdów przez osoby nie posiadające wykształcenia prawniczego. Rozporządzenia unijne mając moc powszechnie obowiązującą. Liczne odwołania do przepisów UE mogą powodować trudności w stosowaniu przepisów w praktyce, ponieważ odczytanie brzmienia normy prawnej będzie wymagało zapoznania się z treścią dwóch aktów prawnych, tj. rozporządzenia unijnego oraz ustawy o systemie homologacji.</p>	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Uwaga nieuwzględniona.	Sposób transpozycji rozporządzenia jest zgodny z zasadami techniki legislacyjnej.
32	Art. 2 ust. 1	<p>Doprecyzowanie definicji „sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu” zawartej w Art. 2 ust. 1, aby jednoznacznie powiązać ją z postanowieniami Regulaminów UNECE nr 67 oraz nr 110. Istotne jest zachowanie w projektowanej ustawie równoprawnego traktowania w procesie homologacji rozwiązań opartych na R115 oraz R67/R110.</p>	Polska Organizacja Gazu Płynnego	Uwaga nieuwzględniona.	<p>Definicja procedury sposobu montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem przeniesienie z obowiązującej ustawy Prawo o ruchu drogowym i w zamierzeniu nie wprowadza żadnych zmian do znajdujących się w obiegu prawnym dokumentów homologacyjnych. Natomiast nowoprojektowana procedura homologacji</p>

					zgodnie z regulaminem ONZ nr 115 zyskuje nową nazwę celem wyraźnego odróżnienia od procedury równoległe stosowanej.
33	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Jednoznaczne rozstrzygnięcie, że nie wymaga krajowej homologacji sposób montażu instalacji R115, dla którego instalator posiada świadectwo homologacji przyznane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w innym Państwie Członkowskim Unii Europejskiej. Pozwalałoby to uniknąć zjawiska „podwójnej homologacji”, które stanowiłoby poważną barierę rozwoju dla polskiej branży LPG.	Polska Organizacja Gazu Płynnego	Uwaga wyjaśniona.	Procedury doposażania pojazdu w instalację przystosowującą do zasilania gazem są procedurami krajowymi. Projektowane przepisy nie nakładają nowych obowiązków, a jedynie sankcjonują funkcjonowanie na terytorium Polski przepisów, które już obowiązują. W odniesieniu do procedur homologacji dodatkowych układów zasilania pojazdów paliwem gazowym, należy mieć na względzie, iż projektowane przepisy zachowują aktualny (krajowy) system homologacji w tym zakresie jednocześnie wprowadzając dodatkową opcjonalną (krajową) ścieżkę uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Obie krajowe ścieżki (obecna oraz nowoprojektowana) mogą funkcjonować równoległe. Ich wybór należy do podmiotów chcących dokonywać takich instalacji w pojazdach.
34	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Aktualizację warunków technicznych w ramach projektowanych rozporządzeń wykonawczych do ustawy o homologacji pojazdów, np. w celu szerszego wykorzystania gazu płynnego do zasilania pojazdów rolniczych kategorii T. Pozwoliłoby to na obniżenie śladu węglowego w sektorze rolnictwa i leśnictwa dzięki zastosowaniu gazu płynnego (w przyszłości także bioLPG), obok paliw płynnych opartych na bioestrach i bioetanolu. Postulujemy uwzględnienie kategorii T” jako potencjalnej możliwości rozwoju tego podsegmentu rynku, upoważniając właściwego Ministra do wydania stosownego rozporządzenia w tym zakresie.	Polska Organizacja Gazu Płynnego	Uwaga nieuwzględniona.	Procedura oparta na przepisach regulaminów ONZ nr 67, 110 oraz 115 nie odnosi się do pojazdów kategorii T. Z tego względu procedury homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd o zasilania gazem nie obejmują pojazdów należących do kategorii T.
35	Uwaga natury ogólnej	Rozszerzenie funkcjonalności obecnej elektronicznej skrzynki podawczej TDT, co pozwoliłoby na powiązanie w jednym miejscu elektronicznej korespondencji z TDT, dostępu do wniosków homologacyjnych w wersji online oraz do informacji o homologowanych instalacjach R115 oraz sposobie montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. W związku z oczekiwanym przez rynek oraz przez projektodawcę wzrostem liczby dokumentów na skutek wejścia w życie ustawy należy oczekiwać znacznego zwiększenia intensywności komunikacji pomiędzy zakładami montującymi a TDT.	Polska Organizacja Gazu Płynnego	Uwaga nieuwzględniona.	Propozycja wykracza poza zakres projektu ustawy.

36	Uwaga natury ogólnej	Publikacja na stronie TDT aktualnych wykazów podmiotów posiadających świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej pojazdy do zasilania gazowego wraz z ich siecią dealerską oraz świadectwa homologacji instalacji R67 i R115. Obecnie dostęp do takiego wykazu jest dla użytkownika pojazdu zainteresowanego przystosowaniem go do zasilania gazem utrudniony. Ponadto, wyodrębnienie wykazu podmiotów posiadających świadectwa homologacji instalacji R115 mogłoby istotnie zwiększyć liczebność tego typu instalacji na rynku poprzez ułatwienie dostępu do informacji o oferowanych usługach.	Polska Organizacja Gazu Płynnego	Uwaga nieuwzględniona.	Propozycja wykracza poza zakres projektu ustawy.
37	Uwaga natury ogólnej do OSR	Opracowanie kompleksowej oceny skutków regulacji, z uwagi brak stanowiska skutków finansowych dla branży. Uważamy za wysoce wskazane oszacowanie kosztów funkcjonowania nowego systemu homologacji przez cały sektor instalacji gazowych (LPG,CNG).	Polska Organizacja Gazu Płynnego	Uwaga nieuwzględniona.	Ocena skutków regulacji odnosi się również do dodatkowej opcjonalnej ścieżki uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Obie ścieżki (obecna oraz nowoprojektowana) mogą funkcjonować równolegle. Ich wybór należy do podmiotów chcących dokonywać takich instalacji w pojazdach. Z tego względu uwagę należy uznać za niezasadną.
38	Uwaga natury ogólnej	Mając na uwadze różnorodność typów pojazdów przystosowywanych do zasilania paliwem gazowym, obawiamy się, iż istniejące instytucje certyfikujące mogą nie być dostatecznie przygotowane do zmian. Tak sytuacja może skutkować ograniczeniem lub zablokowaniem procesu homologacyjnego - w kraju mamy jedynie dwie jednostki uprawnione do prowadzenia badań zgodności z R115. Mamy wątpliwości odnośnie funkcjonowania jednostki badawczej dla pojazdów kategorii N ₂ i N ₃ - dwupaliwowych (ON - LPG).	Polska Organizacja Gazu Płynnego	Uwaga nieuwzględniona.	Na podstawie obowiązujących przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym możliwe jest uzyskanie świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem również -w odniesieniu do pojazdów N ₂ i N ₃ . W tym zakresie funkcjonują stosowne jednostki uprawnione.
39	Uwaga natury ogólnej	Wydłużenie terminu wejścia w życie ustawy w celu umożliwienia przedsiębiorcom dostosowania się do postanowień ustawy. Art. 54 projektu zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzeń wykonawczych określających wymagania techniczne, wzory dokumentów i czynności organów administracyjnych w zakresie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Postulujemy, aby ustawa weszła w życie nie wcześniej, niż w terminie 12 miesięcy od opublikowania przedmiotowych rozporządzeń. Proces certyfikacji, homologacji poza koniecznością poniesienia kosztów jest procesem wyjątkowo czasochłonnym.	Polska Organizacja Gazu Płynnego	Uwaga wyjaśniona.	Procedury doposażania pojazdu w instalację przystosowującą do zasilania gazem są procedurami krajowymi. Projektowane przepisy nie nakładają nowych obowiązków, a jedynie sankcjonują funkcjonowanie na terytorium Polski przepisów unijnych, które już obowiązują. W odniesieniu do procedur homologacji dodatkowych układów zasilania pojazdów paliwem gazowym, należy —mieć na względzie, iż projektowane przepisy zachowują aktualny system homologacji w tym zakresie jednocześnie wprowadzając dodatkową opcjonalną ścieżkę uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Obie ścieżki (obecna oraz nowoprojektowana) mogą funkcjonować

					równoległe. Ich wybór należy do podmiotów chcących dokonywać takich instalacji w pojazdach. Dokumenty homologacyjne wydane na podstawie obowiązującego systemu homologacji „gazowej” zachowują ważność. Natomiast wymagania opcjonalnej procedury homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115 będą odnosiły się do podmiotów, które będą chciały wykonywać działalność na nowych zasadach.
40	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	W projekcie ustawy błędnie przyjęto określenie montaż instalacji R115, powinno być montaż dodatkowego układu zasilania LPG lub CNG spełniającego "Wymagania Regulaminu 115.	Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej Politechniki Śląskiej	Uwaga nieuwzględniona.	Rozwinięcie pojęcia świadectwa homologacji montażu instalacji R115 znajduje się w art. 2 ust. 1 pkt 17: „rozumie się przez to dokument -wydany przez organ udzielający homologacji stwierdzający, że montaż instalacji zgodnej z Regulaminem nr 115 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji: I. specjalnych dodatkowych układów zasilania LPG (skroplonym gazem węglowodorowym), które mają być instalowane w pojazdach silnikowych w celu -wykorzystywania LPG w ich układzie napędowym, II. specjalnych dodatkowych układów -zasilania CNG (sprężonym gazem ziemnym), które mają być instalowane w pojazdach silnikowych w celu wykorzystywania CNG w ich układzie napędowym (Dz. -Urz. UE L 323 z 07.11.2014, str. 91), zwanym dalej: „Regulaminem ONZ nr 115”, przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, spełnia wymagania procedury homologacji montażu tej instalacji”.
41	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Projekt uwzględnia ponadto „homologację sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem” jako homologację krajową. Nie definiuje jednak co oznacza wielokrotnie używane określenie typ pojazdu w odniesieniu do pojazdów zasilanych paliwami gazowymi. Typ pojazdu jest natomiast zdefiniowany w przywoływanych europejskich aktach prawnych, natomiast Regulamin 115 EKG ONZ definiuje rodzinę pojazdów, utworzone przez pojazdy spełniające określone warunki.	Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej Politechniki Śląskiej	Uwaga nieuwzględniona.	W odniesieniu do procedur homologacji dodatkowych układów zasilania pojazdów paliwem gazowym, należy mieć na względzie, iż projektowane przepisy zachowują aktualny system homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem w tym zakresie jednocześnie wprowadzając dodatkową opcjonalną ścieżkę uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Sformułowanie typu pojazdu jest w tym przypadku jedynie na potrzeby nazwy procedury krajowej i nie ma odniesienie do funkcjonujących definicji w przepisach unijnych dotyczących homologacji całopojazdowej.
42	Art. 43 ust. 1	Konieczność doprecyzowania art. 43 ust. 1 UC80 poprzez wprowadzenie zwrotu „typu” przed sformułowaniem	Stowarzyszenie Dystrybutorów i	Uwaga uwzględniona.	Zostanie dokonana korekta zgodnie z art. 70ze ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

		<p>„przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów [...]”.</p> <p>Proponowana zmiana pozwoli uniknąć wątpliwości interpretacyjnych co do zakresu zastosowania art. 43 ust 1 UC80 – a ściślej, wątpliwości co do tego, czy obowiązek uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu dotyczy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • każdego rodzaju nowego przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, wyprodukowanego po zamieszczeniu tego przedmiotu wyposażenia lub części w wykazie stanowiącym Załącznik VI do Rozporządzenia 2018/858, • nowego typu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, produkowanego po zamieszczeniu tego przedmiotu wyposażenia lub części w wykazie stanowiącym Załącznik VI do Rozporządzenia 2018/858. <p>Za wprowadzeniem proponowanej zmiany przemawia treść art. 56 ust. 1 zd. 2 rozporządzenia 2018/858, z którego wynika, że wniosek o wydanie zezwolenia na wprowadzenie do obrotu części lub wyposażenia mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów dotyczy typu części lub wyposażenia. Poniżej przedstawiamy jego treść:</p> <p>Art. 56 ust. 1. Producent części lub wyposażenia może wystąpić o zezwolenie, o którym mowa w art. 55 ust. 1, przekładając organowi udzielającemu homologacji wniosek wraz ze sprawozdaniem z badań sporządzonym przez wyznaczoną służbę techniczną, która zaświadcza, że części lub wyposażenie, których ma dotyczyć zezwolenie, spełniają wymogi, o których mowa w art. 55 ust. 3. Producent taki może złożyć tylko jeden wniosek w odniesieniu do każdego typu części lub wyposażenia tylko jednemu organowi udzielającemu homologacji.</p> <p>Jeżeli intencją legislatora europejskiego wyrażoną w art. 56 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 było objęcie instytucją omawianego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu typu przedmiotu wyposażenia lub części, a wykładnia tego przepisu prowadzi do takiego twierdzenia to polskie przepisy</p>	<p>Producentów Części Motoryzacyjnych</p>		
--	--	--	---	--	--

winy zostać doprecyzowane. Tym bardziej, że w przypadku części podlegających homologacji wyraźnie wskazane jest, iż homologacji podlega nowy typ części.

Obowiązujący obecnie artykuł 70ze ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym także może wskazywać, że w projektowanym art. 43 ust. 1 UC80 pominięto zwrot „typu”. Poniżej przedstawiamy jego treść:

Art. 70ze ust. 1. Producent nowego typu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska zamieszczonego w wykazie części lub wyposażenia określonym w załączniku XIII do dyrektywy 2007/46/WE, jest obowiązany uzyskać dla niego zezwolenie na dopuszczenie do obrotu, z zastrzeżeniem ust. 5.

Za tym, że w treści art. 43 ust. 1 UC80 pominięto zwrot „typu” przemawia także fakt, że w art. 2 ust. 1 pkt 15 UC80 znajdziemy definicję „typu przedmiotu wyposażenia lub części”.

Zgodnie z nią za „typ przedmiotu wyposażenia lub części”, rozumie się:

oznaczenie przedmiotów wyposażenia lub części, spełniających tę samą funkcję w pojeździe, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub ochronę środowiska, jeżeli wymagania określone w przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych albo regulaminy ONZ nie stanowią inaczej

Wskazywałoby na to, że projektodawca miał w zamiarze rozróżnienie na gruncie projektu UC80 danego egzemplarza przedmiotu wyposażenia lub części od określonego rodzaju (typu) przedmiotu wyposażenia lub części.

Trudno wyobrazić sobie by część, w której zmieniono np. elementy mocujące, dopasowując ją do innego modelu samochodu, będzie musiała zostać ponownie zbadana i ponownie musiała przejść proces zmierzający do uzyskiwania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, choć została wyprodukowana w identyczny sposób jak element, który już wcześniej został dopuszczony do obrotu. Biorąc pod uwagę mnogość modeli i wariantów samochodów poruszających się po drogach, oznaczać by to mogło drastyczny wzrost kosztów producentów części i opóźnienia

		we wprowadzaniu na rynek nowych produktów, a polskie przedsiębiorstwa staną się przez to mniej konkurencyjne. Liczymy na doprecyzowanie tego zagadnienia ponieważ jeśli jest tak, że zezwolenie na dopuszczenie do obrotu wydawane będzie na „typ” to winno znaleźć wprost odzwierciedlenie w przepisach, a art. 43 ust. 1 projektu UC80 powinien zostać doprecyzowany. W przeciwnym wypadku dochodzić może do błędnej interpretacji przepisów i wątpliwości w tym zakresie, a nawet ponoszeniem nieuzasadnionych kosztów przez krajowych producentów.			
43	Art. 43 ust. 4 pkt 4)	Konieczność zmiany art. 43 ust. 4 pkt 4) – wynikająca z założenia uwzględnienia uwagi z punktu 1. Będąca w zasadzie uwagą redakcyjną, propozycja zmiany art. 43 ust. 4 pkt 4 UC80 wynika i koresponduje ze zmianą art. 43 ust. 1 projektu UC80 zgłoszoną w punkcie 1 niniejszego formularza. Proponowana – zmieniona treść art. 43 ust. 4 pkt 4) jest zbliżona do treści art. 70ze ust. 3 pkt 6) obecnego brzmienia ustawy prawo o ruchu drogowym. Poniżej przedstawiamy jego treść: Art. 70ze ust. 3. Do wniosku dołącza się: 1. [...] 6. oświadczenie o następującej treści: „Oświadczam, że w zakresie typu przedmiotu wyposażenia lub części ... złożyłem tylko jeden wniosek i tylko w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej”.	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych	Uwaga uwzględniona.	Zostanie dokonana korekta zgodnie z art. 70ze ustawy Prawo o ruchu drogowym.
44	Art. 2 ust. 1 pkt 15)	Konieczność weryfikacji prawidłowości definicji „typ przedmiotu wyposażenia lub części” zamieszczonej w art. 2 ust. 1 pkt 15) UC80. Zamiana słowa „oznaczenie” na „grupę” W art. 2 ust. 1 pkt 15 UC80 zamieszczono definicję „typu przedmiotu wyposażenia lub części”. Poniżej prezentujemy jego treść: Art. 2 ust. 1. Ilekroć w ustawie mowa o: 1) [...] 15) typie przedmiotu wyposażenia lub części – oznaczenie przedmiotów wyposażenia lub części, spełniających tę samą funkcję w pojeździe, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub ochronę środowiska, jeżeli wymagania określone w przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych albo regulaminy ONZ nie stanowią inaczej.	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 2.

Definicja ta w pełni odpowiada treści definicji zamieszczonej w art. 2 pkt 75 ustawy prawo o ruchu drogowym. Poniżej prezentujemy jego treść:

Art. 2 ust. 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) [...]

75) typ przedmiotu wyposażenia lub części – oznaczenie przedmiotów wyposażenia lub części, spełniających tę samą funkcję w pojeździe, które nie różnią się od siebie pod względem istotnych cech mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego lub ochronę środowiska, jeżeli wymagania określone w przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych albo regulaminy ONZ nie stanowią inaczej.

Z brzmienia obu cytowanych wyżej definicji wynika, że zwrot „typ” rozumiany jest jako „oznaczenie przedmiotów wyposażenia lub części”, podczas gdy wykładnia funkcjonalna przepisów UC80, które posługują się definicją „typu przedmiotu wyposażenia lub części” nakazuje rozumieć zwrot „typ” jako „rodzaj”, bądź określoną „grupę” przedmiotów wyposażenia lub części (które spełniają tę samą funkcję w pojeździe) aniżeli na „oznaczenie” przedmiotów wyposażenia lub części.

Za przedstawioną wyżej wykładnią zwrotu „typ” przemawia także per analogiam treść art. 3 ust. 1 pkt 32 rozporządzenia 2018/858 i zamieszczona tam definicja „typ pojazdu”.

Poniżej prezentujemy jego treść:

Artykuł 3. Do celów niniejszego rozporządzenia i aktów prawnych wymienionych w załączniku II, o ile w tych aktach nie przewidziano inaczej, stosuje się następujące definicje:

1. [...]

32. „typ pojazdu” oznacza określoną grupę pojazdów, dla których wspólnie są przynajmniej cechy określone w załączniku I część B, w tym grupę pojazdów, które występują w wariantach i wersjach, o których mowa w tej części;

W naszej ocenie mamy do czynienia z błędem redakcyjnym, będącym najprawdopodobniej konsekwencją literalnego przeniesienia definicji z obecnego brzmienia ustawy prawo o ruchu drogowym, dlatego rekomendujemy doprecyzowanie art. 2 ust. 1 pkt 15 projektu UC80 poprzez zmianę jego brzmienia i zastąpienie zwrotu „oznaczenie” przez zwrot „grupa” lub innym słowem jak np. „rodzaj” czy „kategoria”, który odda zamierzony sens definicji.

45	Art. 28 ust. 1 pkt 4	<p>Doprecyzowanie art. 28 ust. 1 pkt 4 UC80 w celu usunięcia wątpliwości interpretacyjnych związanych z zakresem zastosowania obowiązku z art. 28 ust. 1 pkt 4 UC80</p> <p>Obecnie proponowane brzmienie artykułu 28 ust. 1 pkt 4 brzmi następująco:</p> <p>Art. 28 ust. 1. Producent nowych pojazdów jest obowiązany:</p> <p>3. [...]</p> <p>4. dołączyć w języku polskim:</p> <p>a) instrukcję obsługi lub podręcznik użytkownika,</p> <p>b) informacje dotyczące ograniczenia lub specjalne warunki montażu mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska – o ile występują.</p> <p>Zgodnie z art. 28 ust. 5. przepis ust. 1 pkt 1 i 4 oraz ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio do producenta przedmiotu wyposażenia lub części.</p> <p>Z kolei art. 59 ust. 2 Rozporządzenia 2018/858 stanowi o obowiązku dostarczenia „niezbędnych instrukcji opisujących wszelkie szczególne warunki lub ograniczenia”.</p> <p>Wobec tego, że proponowane przez projektodawcę sformułowanie art. 28 ust. 1 pkt 4 UC80 (poprzez wydzielenie „instrukcji obsługi lub podręcznika użytkownika” do osobnego punktu) może być interpretowane jako rozszerzenie zakresu obowiązków producentów przedmiotów wyposażenia lub części, zarówno w stosunku do obecnych przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym, jak i przepisów rozporządzenia 2018/858, proponujemy doprecyzowanie art. 28 ust. 1 pkt 4 UC80.</p> <p>Literalne brzmienie art. 28 ust. 1 pkt 4 w związku z art. 28 ust. 5 wskazuje, że producent przedmiotu wyposażenia lub części byłby zawsze tj. w odniesieniu do każdej części zobowiązany do dostarczenia instrukcji obsługi lub podręcznika użytkownika. Trudno wyobrazić sobie tego typu sytuację. Jest to mało praktyczne i nie ma to uzasadnienia.</p> <p>W naszej ocenie dodatkowe informacje producent części powinien ewentualnie składać jedynie w odniesieniu do części, co do których występują szczególne warunki lub ograniczenia związane z ich użytkowaniem.</p>	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych	Uwaga uwzględniona.	Zostanie dokonana korekta zgodnie z doprecyzowaniem treści w art. 28 ust. 5: „przepis ust. 1 pkt 1 i 4 lit. b oraz ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio do producenta przedmiotu wyposażenia lub części.”
46	Art. 49	Nieuzasadnione rozszerzenie katalogu podmiotów zobowiązanych do pokrycia kosztów związanych z procedurą uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych	Uwaga nieuwzględniona.	Art. 49 odnosi się w sposób ogólny do kosztów badań ponoszonych w ramach poszczególnych procedur. Ogólne sformułowanie podmiotu gospodarczego funkcjonuje -w tym przypadku zgodnie z właściwością wynikającą z definicji wskazanej w art. 2 ust. 1 pkt 5:

		<p>homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów.</p> <p>Art. 49 UC80 wskazuje, które podmioty uczestniczące w łańcuchu dostaw przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, zobowiązane są do pokrycia kosztów związanych z procedurą uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu tego przedmiotu wyposażenia lub części. Art. 49 UC80 odwołuje się do definicji „podmiotu gospodarczego” z art. 2 ust. 1 pkt 5 UC80. Zgodnie z tą definicją za podmiot gospodarczy rozumie się producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora.</p> <p>Posłużenie się przez projektodawcę w art. 49 UC80 określeniem „podmiot gospodarczy” stanowi nieuzasadnione rozszerzenie katalogu podmiotów zobowiązanych do pokrycia kosztów związanych z procedurą uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów. Zważywszy, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zgodnie z art. 43 ust. 3 UC80, zezwolenie na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, który może stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, następuje na wniosek producenta zgodnie z [...] art. 56 ust. 1 Rozporządzenia 2018/858; • zgodnie z art. 56 ust. 1 Rozporządzenia 2018/858, wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wprowadzenie do obrotu części lub wyposażenia producent części lub wyposażenia przedkłada sprawozdanie z badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez części lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów. <p>W związku z tym proponujemy doprecyzowanie art. 49 UC80 poprzez zmianę ust. 1 tego przepisu, a nadto poprzez wprowadzenie nowego ust. 2 poświęconego wyłącznie procedurze uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów. Dzięki temu zabiegowi</p>			<p>„5) podmiocie gospodarczym – rozumie się przez to producenta, przedstawiciela producenta, -importera lub dystrybutora;”.</p>
--	--	---	--	--	---

		nie będzie wątpliwości, iż obowiązek pokrycia kosztów związanych z procedurą uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów dotyczy podmiotu, który wystąpił z wnioskiem o wydanie takiego zezwolenia zgodnie z art. 43 UC80.			
47	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Nowe przepisy skupiły się na procesie „wprowadzania do obrotu”, a pomijają kwestie odnowy (naprawy) komponentów składowych pojazdu. Producenci świadomie ograniczają możliwość naprawy silników, skrzyń biegów czy też pomp wysokiego ciśnienia. Wykonywanie tych czynności to lata doświadczeń wsparte kosztownym profesjonalnym zapleczem techniczno-warsztatowym. Tak więc producenci jawnie ograniczają możliwość naprawy czy wręcz uniemożliwiają naprawę głównych podzespołów technicznych zwanych w tym dokumencie jako Grupy Techniczne.	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
48	Art. 43 ust. 1 Art. 43 ust. 4 pkt 4) Art. 2 ust. 1 pkt 15) Art. 28 ust. 1 pkt 4 Art. 49	W zakresie przepisów dotyczących wprowadzenia do obrotu, popieramy stanowisko SDCM. Jest przemyślane i precyzyjnie odnosi się do istotnych kwestii ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej	Jak uwaga zawarta w pkt 42-46	
49	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Ustawa jest mało czytelna, bardzo rozwlekła (53 strony), posiada mnóstwo odniesień do różnych artykułów innych rozporządzeń, oraz bardzo wiele powtórzeń. Właściwy jej sens i sedno kryje się w kilkunastu zdaniach, które trudno wyłapać w gąszczu różnych, mniej istotnych treści. Zdecydowanie nie jest to optymalna forma, która mogłaby pretendować do bycia źródłem konkretnej wiedzy.	Stowarzyszenie Producentów i Dystrybutorów Felg Aluminiowych i Stalowych	Uwaga nieuwzględniona.	Sposób transpozycji rozporządzenia zgodny z zasadami techniki legislacyjnej.
50	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Wydaje nam się, że mieszanie wątków instalacji gazowych na poziomie ustawy dotyczącej systemów homologacji pojazdów, oraz ich wyposażenia, jest nieporozumieniem, dodatkowo zaciemniającym cały tekst, oraz jej sens. To tak jak by pomieszać i zrównać w jednym dokumencie tematy z poziomu 1.1. z tematami np. z poziomu 1.1.25. Zdecydowanie uważamy że poruszanie wątków instalacji gazowych w takiej ogólnej ustawie dotyczącej zasadniczych kwestii homologacji pojazdów jest niepotrzebnym	Stowarzyszenie Producentów i Dystrybutorów Felg Aluminiowych i Stalowych	Uwaga nieuwzględniona.	Sposób transpozycji rozporządzenia zgodny z zasadami techniki legislacyjnej.

		wchodzeniem w szczegóły tylko jednego z tematów, któremu powinna być poświęcona odrębna, ustawa szczegółowa. Konsultowaliśmy tekst projektu tej ustawy nieformalnie – z różnymi prawnikami i opinie były zbliżone. Wszyscy stwierdzili że taka obszerna ustawa, zaprezentowana w takiej formule jest po prostu nieczytelna.			
51	Art. 1	1. Ustawa określa zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w zakresie: 1) homologacji typu; 2) homologacji typu UE; 3) homologacji typu ONZ; 4) homologacji montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem; 5) homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi; 5 6) krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu; 6 7) unijnego dopuszczenia indywidualnego pojazdu; 7 8) dopuszczenia do ruchu pojazdu z końcowej partii produkcji; 8 9) wprowadzenia do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów; 9 10) kontroli zgodności produkcji; 10 11) kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem; 12) kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi;	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
52	Art. 2 nowy pkt 37 i 38	36) wirtualnej metodzie testowania - rozumie się przez to symulacje -komputerowe, w tym obliczenia, o których mowa w art. 3 pkt 30 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 62 rozporządzenia 168/2013 lub art. 3 pkt 54 rozporządzenia 2018/858-; 37) świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi – rozumie się przez to dokument wydany przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzający, że sposób montażu instalacji	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi oraz elementy tej instalacji spełniają wymagania procedury homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi; 38) zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi – rozumie się przez to montaż zgodnie z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji sposobu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi oraz stosowanie metod montażu zapewniających spełnienie tych wymagań.			
53	Art. 3	1. Organem udzielającym homologacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”. 2. Dyrektor TDT przeprowadza badania homologacyjne w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi. 3. 3. Dyrektor TDT, działając jako organ nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia ... ustanawiającej ramy krajowego systemu nadzoru rynku produktów niezwywnościowych objętych unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, wykonuje zadania nadzoru rynku w zakresie wskazanym w załączniku 2 do tej ustawy i na zasadach określonych w niej, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. 4. 4. Dyrektor TDT wykonując zadania organu nadzoru rynku stosuje odpowiednio przepisy art. 7 rozporządzenia 167/2013, art. 8 rozporządzenia 168/2013 i art. 8 rozporządzenia 2018/858. 5. 5. Organy administracji publicznej, podmioty gospodarcze oraz dostawcy usług społeczeństwa informacyjnego są obowiązani do udostępniania Dyrektorowi TDT znajdujących się w ich posiadaniu informacji i dokumentów istotnych dla postępowania toczącego się przed Dyrektorem TDT.	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
54	Art. 13 ust. 4	4. Obowiązek spełnienia odpowiednich wymagań technicznych dotyczy również sposobu montażu dodatkowej	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		<p>instalacji zasilania gazem pojazdu lub montażu instalacji R115, które potwierdza się odpowiednio w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub procedurze homologacji sposobu montażu instalacji R115-:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, - montażu instalacji R115, - sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi, <p>które potwierdza się odpowiednio w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, procedurze homologacji sposobu montażu instalacji R115 lub w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.</p>			
55	Art. 14 nowy pkt 4)	<p>Potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych następuje przez wydanie dla:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pojazdu: <ol style="list-style-type: none"> a) świadectwa homologacji typu UE pojazdu, b) świadectwa homologacji typu ONZ, c) świadectwa homologacji typu pojazdu; 2) przedmiotu wyposażenia lub części: <ol style="list-style-type: none"> a) świadectwa homologacji typu UE, b) świadectwa homologacji typu ONZ; 3) sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem: <ol style="list-style-type: none"> a) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, b) świadectwa homologacji montażu instalacji R115-; 4) sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi - świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi. 	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
56	Art. 15 nowy ust. 6	6. Podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi jest obowiązany uzyskać świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.			
57	Art. 17 nowy pkt 9)	8) świadectwa homologacji montażu instalacji R115-; 9) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
58	Art. 29 ust. 1 pkt 1)	1) potrzebie zmiany danych i informacji zawartych w świadectwie homologacji typu, lub świadectwie homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi wydanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku:	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
59	Art. 30	Dyrektor TDT cofa świadectwa homologacji, o których mowa w art. 17 pkt 1-3, 5-8 9 wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku:	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
60	Nowy art. 32a	Art. 32a. Wraz z wnioskiem o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi, podmiot gospodarczy dołącza: 1) protokół z badania homologacyjnego, wraz ze sprawozdaniem, wydany przez Dyrektora TDT; 2) wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi zawierający następujące dane: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu; 3) deklarację o sposobie i metodach zapewnienia zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi;	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		<p>4) oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym lub odpowiedniego rejestru kraju właściwego dla siedziby podmiotu ubiegającego się o udzielenie homologacji z podaniem numeru NIP lub jego odpowiednika, celem wpisania do właściwego rejestru;</p> <p>5) wykaz stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.</p>			
61	Art. 33	<p>1. Podmiot gospodarczy dokonuje montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem we wskazanych w świadectwie homologacji zakładach montujących, nad którymi sprawuje nadzór, zapewniając zgodność montażu, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy we wszystkich jego etapach.</p> <p>2. Podmiot gospodarczy dokonuje montażu instalacji R115 przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zgodnie z warunkami udzielenia homologacji montażu instalacji R115.</p> <p>3. Podmiot gospodarczy dokonuje montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi zgodnie z warunkami udzielenia homologacji instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.</p> <p>3. 4. Podmioty, o których mowa w ust. 1 i 2 - 3, są odpowiedzialne za wszystkie aspekty procesu homologacji oraz za zapewnienie odpowiednio zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu albo montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi niezależnie od tego, czy bezpośrednio w nim uczestniczą.</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
62	Art. 34	<p>1. Dyrektor TDT może, w uzasadnionych przypadkach, wezwać podmiot gospodarczy wnioskujący o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu albo świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		<p>napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi do przedstawienia dodatkowych informacji niezbędnych do określenia zakresu wymaganych badań lub uproszczenia ich przeprowadzania.</p> <p>2. Posiadacz świadectwa homologacji, o którym mowa w ust. 1, zapewnia zgodność montażu.</p> <p>3. Dyrektor TDT gromadzi w systemie teleinformatycznym dane zawarte w dokumentach, o których mowa w art. 31 lub art. 32 – 32a.</p> <p>4. Świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem może zostać wydane lub zmienione, jeżeli sprawozdanie z badania homologacyjnego potwierdza, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiadają wymaganiom technicznym określonym w regulaminach ONZ; 2) montaż instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiada warunkom technicznym i wymaganiom technicznym określonym w regulaminach ONZ; 3) elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem odpowiadają warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r., poz. 2056); 4) opis techniczny pojazdu odpowiada zakresowi wniosku o wydanie tego świadectwa; 5) spełnione są warunki lokalowe oraz kompetencje personelu odpowiednio do zakresu tego świadectwa homologacji. <p>5. Świadectwo homologacji montażu instalacji R115 może zostać wydane lub zmienione, jeżeli sprawozdanie z badania homologacyjnego potwierdza, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dodatkowy układ zasilania odpowiada wymaganiom technicznym określonym w Regulaminie ONZ nr 115; 2) montaż instalacji R115 odpowiada warunkom technicznym i wymaganiom technicznym określonym w regulaminie, o którym mowa w pkt 1; 3) dodatkowy układ zasilania odpowiada warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji; 			
--	--	--	--	--	--

		<p>4) spełnione są warunki lokalowe oraz kompetencje personelu odpowiednio do zakresu tego świadectwa homologacji.</p> <p>6. Świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi może zostać wydane lub zmienione, jeżeli sprawozdanie z badania homologacyjnego potwierdza, że:</p> <p>1) elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi odpowiadają wymaganiom technicznym określonym w regulaminach ONZ;</p> <p>2) montaż instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi odpowiada warunkom technicznym i wymaganiom technicznym określonym w regulaminach ONZ;</p> <p>3) elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi odpowiadają warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r., poz. 2056);</p> <p>4) opis techniczny pojazdu odpowiada zakresowi wniosku o wydanie tego świadectwa;</p> <p>5) spełnione są warunki lokalowe oraz kompetencje personelu odpowiednio do zakresu tego świadectwa homologacji.</p>			
63	Art. 35	<p>1. Dyrektor TDT odmawia wydania:</p> <p>1) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem – w przypadku, gdy elementy instalacji, sposób montażu, opis techniczny pojazdu lub warunki lokalowe oraz kompetencje personelu nie spełniają wymagań, o których mowa w art. 34 ust. 4 pkt 1–5;</p> <p>2) świadectwa homologacji montażu instalacji R115 zgodnej z Regulaminem ONZ nr 115 – w przypadku, gdy dodatkowy układ zasilania, sposób montażu, warunki lokalowe oraz kompetencje personelu nie spełniają wymagań, o których mowa w art. 34 ust. 5 pkt 1–4;</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		<p>3) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi – w przypadku, gdy elementy instalacji, sposób montażu, opis techniczny pojazdu lub warunki lokalowe oraz kompetencje personelu nie spełniają wymagań, o których mowa w art. 34 ust. 6 pkt 1–5;</p> <p>3) 4) świadectw, o których mowa w pkt 1 i 2 – 3 – w przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności montażu lub braku możliwości jej przeprowadzenia.</p> <p>2. Dyrektor TDT może odmówić wydania świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, jeżeli stwierdzi, że elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub dodatkowy układ zasilania stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska, mimo że spełnione są wymagania, o których mowa w art. 34 ust. 4 lub 5.</p> <p>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, Dyrektor TDT może zawiesić udzielone świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub czasowo ograniczyć jego zakres.</p> <p>4. Dyrektor TDT może odmówić wydania świadectwa homologacji montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi, jeżeli stwierdzi, że elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi lub dodatkowy układ zasilania stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska, mimo że spełnione są wymagania, o których mowa w art. 34 ust. 6.</p> <p>5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, Dyrektor TDT może zawiesić udzielone świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi lub czasowo ograniczyć jego zakres.</p>			
64	Art. 36	<p>1. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT:</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		<p>1) o zawieszeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu instalacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;</p> <p>2) o zakończeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;</p> <p>3) o zagrożeniu dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska stwierdzonym w pojeździe wprowadzonym do obrotu.</p> <p>2. W przypadku zamiaru wznowienia zawieszonych działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1 pkt 1, Dyrektor TDT może przeprowadzić kontrolę zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu.</p> <p>3. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu po zakończeniu działalności gospodarczej, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, przekazuje Dyrektorowi TDT, w terminie 30 dni od dnia zakończenia działalności gospodarczej, wyciągi ze świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub ich kopie, w postaci papierowej lub elektronicznej.</p> <p>4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, Dyrektor TDT zawiesza udzielone świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu i wzywa producenta lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu do usunięcia zagrożenia w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania.</p> <p>5. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu w celu weryfikacji działań podjętych w związku z ust. 4.</p> <p>6. Przepisy ust. 1-5 stosuje się odpowiednio do procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowanej do napędu typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.</p>			
65	Art. 37	<p>1. TDT cofa świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub świadectwo homologacji sposobu montażu wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku:</p> <p>1) negatywnego wyniku kontroli zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu;</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		<p>2) niepowiadomienia Dyrektora TDT przez producenta lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu o stwierdzeniu w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska oraz w przypadku niepodjęcia działań polegających na usunięciu tych zagrożeń;</p> <p>3) złożenia wniosku o wycofanie świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu przez producenta albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu-;</p> <p>2. Przepisy ust. 1 stosuje się odpowiednio do procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.</p>			
66	Nowy art. 38a	<p>38a. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi jest obowiązany wydać właścicielowi pojazdu wyciąg ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi oraz instrukcję montażu dla każdego pojazdu, w którym dokonano montażu takiej instalacji.</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
67	Nowy art. 39a	<p>39a. Podmiot gospodarczy lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi wprowadzający zmiany w znajdującej się w pojeździe instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi jest obowiązany wydać właścicielowi pojazdu dokument potwierdzający zgodność z warunkami udzielenia homologacji i powiadomić Dyrektora TDT o dokonaniu zmian w znajdującej się w pojeździe instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia wprowadzenia zmian.</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
68	Nowy art. 40a	<p>40a. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi umieszcza firmę lub znak towarowy oraz oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny, zgodnie z art. 34 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 39 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 albo art. 38 ust. 2 rozporządzenia 2018/858, na tabliczce informacyjnej sporządzonej według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54a ust. 1.			
69	Art. 41 ust. 6	6. Przepisy ust. 1–5 stosuje się odpowiednio do: 1) procedury homologacji typu pojazdu, tramwaju lub trolejbusu; 2) procedury krajowej homologacji typu dla pojazdów produkowanych w małych seriach; 3) procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu-; 4) procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
70	Art. 49	Koszty: 1) badań homologacyjnych; 2) badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu; 3) badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez części lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów; 4) kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem; 5) kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi; ↔ 6) kontroli zgodności produkcji – pokrywa podmiot gospodarczy albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
71	Nowy art. 54a	Art. 54a. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji sposobu montażu dodatkowej	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		<p>instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi;</p> <p>2) szczegółowe czynności organów w procedurze homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi;</p> <p>3) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;</p> <p>4) wzory dokumentów związanych z homologacją sposobu montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi;</p> <p>5) wzór i opis znaku stosowanego w procedurze homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi;</p> <p>6) wzór i wymagania dla tabliczki informacyjnej umieszczonej przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi oraz sposób jej umieszczenia.</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:</p> <p>1) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;</p> <p>2) konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.</p>			
72	Art. 3	<p>1. Organem udzielającym homologacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”.</p> <p>2. Dyrektor TDT przeprowadza badania homologacyjne w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu napędzany silnikiem spalinowym do napędu silnikiem elektrycznym zasilanym baterią lub ogniwami paliwowymi.</p>	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga nieuwzględniona w zakresie ust. 2. Uwaga uwzględniona w zakresie ust. 3.	Zaproponowany ust. 2 wykracza poza zakres projektu ustawy. Natomiast zaproponowany ust. 3 wynika z przepisów art. 37 rozporządzenia UE nr 2018/858.

		<p>3. Dyrektor TDT prowadzi bazę danych celem realizacji obowiązku wynikającego z art. 37 ust. 7 rozporządzenia 2018/858.</p> <p>2 4. Dyrektor TDT, działając jako organ nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia ... ustanawiającej ramy krajowego systemu nadzoru rynku produktów nieżywnościowych objętych unijnym prawodawstwem harmonizacyjnym, wykonuje zadania nadzoru rynku w zakresie wskazanym w załączniku 2 do tej ustawy i na zasadach określonych w niej, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.</p> <p>2 5. Dyrektor TDT wykonując zadania organu nadzoru rynku stosuje odpowiednio przepisy art. 7 rozporządzenia 167/2013, art. 8 rozporządzenia 168/2013 i art. 8 rozporządzenia 2018/858.</p> <p>3 6. Organy administracji publicznej, podmioty gospodarcze oraz dostawcy usług społeczeństwa informacyjnego są obowiązani do udostępniania Dyrektorowi TDT znajdujących się w ich posiadaniu informacji i dokumentów istotnych dla postępowania toczącego się przed Dyrektorem TDT.</p>			
73	Art. 75	Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r. z wyjątkiem art. 3 ust. 1, 4, 5, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia i art. 3 ust. 3, który wchodzi w życie po upływie 3 lat od dnia ogłoszenia.	Transportowy Dozór Techniczny	Uwaga uwzględniona.	Zaproponowany ust. 3 w treści art. 3 wynika z przepisów art. 37 rozporządzenia UE nr 2018/858 i na jego wprowadzenie wymagany jest okres przejściowy. Termin gotowości działania bazy to lipiec 2026r.
74	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Kwestie homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu ze względu na swą specyfikę i występujące odrębności od homologacji pojazdów (całościowych) naszym powinny zostać uregulowane w odrębnej jednostce redakcyjnej ustawy np. rozdziale.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym.
75	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Obowiązujące przepisy EKG ONZ i UE (w szczególności rozporządzenie 167/2013, 168/2013, 2018/858), nie wymagają od Polski tak szerokich i restrykcyjnych regulacji w zakresie wyposażenia pojazdu w instalacje gazowe, które zostały zaprojektowane w tej ustawie bez wsluchania się w potrzeby i głos branży autogazu. Postulujemy wdrożenie w ustawie w pierwszym etapie koniecznych zmian wymaganych przez przepisy międzynarodowe, a w dłuższej perspektywie czasowej - drugi etap przygotowanie dalszych regulacji rynku krajowego w sposób umożliwiający wypowiedzenie się i przygotowanie branży autogazu, w naszej ocenie termin wejścia w życie wszystkich zmian od 01.01.2022 jest niemożliwy do uzyskania i dostosowania się całego rynku. Planuje się wprowadzenie bardzo wielu	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga wyjaśniona.	Procedury doposażania pojazdu w instalację przystosowaną do zasilania gazem są procedurami krajowymi. Projektowane przepisy nie nakładają nowych obowiązków, a jedynie sankcjonują funkcjonowanie na terytorium Polski przepisów, które już obowiązują. W odniesieniu do procedur homologacji dodatkowych układów zasilania pojazdów paliwem gazowym, należy -mieć na względzie, iż projektowane przepisy zachowują aktualny (krajowy) system homologacji w tym zakresie jednocześnie wprowadzając dodatkową opcjonalną (krajową) ścieżkę uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Obie krajowe ścieżki (obecna oraz nowoprojektowana) mogą funkcjonować równolegle. Ich wybór należy do podmiotów chcących dokonywać

		nowych obowiązków dla branży autogazu – aby móc im sprostać koniecznym jest co najmniej 12 m-ne vacatio legis.			takich instalacji w pojazdach. Ze względu na powyższe nie jest wymagane wydłużenie terminu vacatio legis.
76	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	W celu przeprowadzenia pełnych konsultacji niezbędnym jest zapoznania się również z projektami rozporządzeń wykonawczych (pakiet przepisów), które mają w bardzo szerokim zakresie doregulować obowiązki i funkcjonowanie całej branży autogazu, dlatego prosimy o ich udostępnienie do konsultacji.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Akty wykonawcze, zgodnie z techniką legislacyjną zostaną dołączone na dalszym etapie prac legislacyjnych.
77	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Ujednolicenie pojęć i definicji legalnych używanych w ustawie np. art. 2 ust.1 pkt 19; ponadto w naszej ocenie należałoby uzupełnić definicje poprzez wskazanie, że „typ pojazdu” rozumiany jest zgodnie z definicją zawartą w ustawie Prawo o ruchu drogowym itp.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Wprowadzenie alternatywnej procedury homologacji zgodnie z regulaminem ONZ nr 115 wymagało określenia definicji zbiorczej wskazanej w art. 2 ust. 1 pkt 19. Zapis funkcjonujący również w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym.
78	Art. 1 ust. 1 pkt 4)	Przepis otrzymuje brzmienie: 4) homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu Brzmienie dostosowane do definicji z art. 2.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	W projekcie ustawy w art. 1 ust. 1 zostanie dodany nowy punkt 4a: „4a) homologacji montażu dodatkowej instalacji R115;” oraz art. 2 ust. 1 pkt 18 zostanie skorygowany do postaci: „18) świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem – rozumie się przez to dokument wydany przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej stwierdzający, że sposób montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz elementy tej instalacji spełniają wymagania procedury homologacji sposobu montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem;”, natomiast pkt 17 w postaci: „17) świadectwie homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 – rozumie się przez to (...);”
79	Art. 2 ust. 1 pkt 17)	Ta definicja powinna odwoływać się konkretnie do montażu instalacji prowadzonego zgodnie z pkt. 6.1.1.3 lub 6.2.1.3 Regulaminu 115 EKG ONZ i spełniającego wymagania procedury homologacji montażu tej instalacji.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona	Procedura nie opiera się jedynie na wskazanych w ustawie wymaganiach, ale na całości regulaminu ONZ nr 115.
80	Art. 2 ust. 1 pkt 18)	Brak spójności w nazewnictwie, np. w art. 14 pkt 3 czy art. 15 ust. 4 jest mowa o „świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem”. Zlikwidowanie rozbieżności w nazewnictwie.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.
81	Art. 2 ust. 1 pkt 19)	Otrzymuje brzmienie: 19) świadectwie homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu – rozumie się przez to świadectwo	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.

		homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub pojazdu lub świadectwo homologacji montażu instalacji R115 Brzmienie dostosowane do definicji z art. 2 ust. 1 pkt 18).			
82	Art. 11	Zapisy art. 11 wykraczają poza delegację wynikającą z rozporządzeń unijnych 167/2013, 168/2013,2013 oraz 2018/858 odnośnie obowiązków państw członkowskich. Dodatkowo, nie ma w przedmiotowej ustawie definicji użytego w art. 11 ust. 3 pojęcia „danego typu pojazdu” ani odwołania do definicji w innej ustawie, np. Prawo o ruchu drogowym.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis odnoszący się do badań homologacyjnych wykonywanych przez służbę techniczną funkcjonuje w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym, odnosząc się do poprzedniej nomenklatury, tj. do jednostki uprawnionej. Przepisy dotyczące homologacji instalacji gazowych są przepisami wyłącznie krajowymi i określenie podmiotu wykonującego badania homologacyjne w tym zakresie jest wymagane właśnie na poziomie krajowym.
83	Art. 11 ust. 3 pkt 2)	Otrzymuje brzmienie: 2) ogólną instrukcję montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	W projekcie ustawy w art. 11 ust. 3 pkt 2 otrzyma brzmienie: „2) ogólną instrukcję montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem”
84	Art. 11 ust. 3 pkt 3)	Brak definicji „dokumentu potwierdzającego” oraz definicji „odpowiednich narzędzi i urządzeń diagnostycznych”; nie wiadomo, co dokument potwierdzający powinien zawierać, czy oświadczenie to też dokument w rozumieniu tego przepisu?;przepisu? Czy już przy wykonywaniu badań na dany typ pojazdu należy mieć skompletowaną konkretną bazę wszystkich	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Wzory dokumentów oraz wymaganych narzędzi i urządzeń diagnostycznych zostanie doprecyzowany na poziomie aktów wykonawczych.
85	Art. 13 ust. 4	Otrzymuje brzmienie: Obowiązek spełnienia odpowiednich wymagań technicznych dotyczy również sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub montażu instalacji R115, które potwierdza się odpowiednio w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub procedurze homologacji montażu instalacji R115. Brzmienie dostosowane do definicji z art. 2 ust.1 pkt 17).	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.
86	Art. 14 ust. 3) pkt. a)	Otrzymuje brzmienie: a) świadectwa homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, Brzmienie dostosowane do definicji z art. 2 ust.1 pkt 18).	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.
87	Art. 15 ust. 4	Otrzymuje brzmienie: 4. Podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest obowiązany uzyskać odpowiednio świadectwo homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu lub świadectwo homologacji montażu instalacji R115.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.

88	Art. 29 ust. 1	Artykuł 29 powinien doprecyzować o jakie warunki i jakiego rodzaju zmiany chodzi, ponadto art. 29 ust. 1 otrzymuje brzmienie: Producent jest obowiązany powiadomić Dyrektora TDT w terminie do 90 dni o:	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym.
89	Art. 31 pkt 2)	Do uregulowania forma elektroniczna wyciągów ze świadectwa homologacji, np. poprzez indywidualny dostęp do systemu CEPiK, opcjonalnie podpis elektroniczny, faksymile (odejście od formy papierowej, bardzo pracochłonnej i kosztownej). Ułatwienie i usprawnienie procedury, obiegu dokumentów, ułatwienie rejestracji instalacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
90	Art. 32	Ustawa nie powinna odrębnie regulować kwestii, które są uregulowane wprost w Regulaminie EKG ONZ, a jeśli już te kwestie reguluje – powinny być tożsame, a nie dodatkowe.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Procedura krajowej homologacji montażu dotatkowej instalacji R115 nie dotyczy procedury uzyskania świadectwa homologacji typu ONZ na podstawie regulaminu ONZ, a jest to procedura krajowa potwierdzająca spełnienie wymagań procedury homologacji montażu tej instalacji w pojeździe.
91	Art. 32a	Dodać art. 32a. po art. 32 o następującym brzmieniu: 1. Wyciągi ze świadectwa homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz wyciągi ze świadectwa homologacji montażu instalacji R115 oraz ich modyfikacje/duplikaty/wtórniki/aneksy mogą być sporządzane i podpisywane w postaci elektronicznej, jeżeli będą w sposób należyty utworzone, utrwalone, przechowywane i zabezpieczone. Usługi związane z zabezpieczeniem tych dokumentów mogą być wykonywane przez producenta, właściciela homologacji lub przez inne podmioty. 2. Podpisy osób reprezentujących „Instalatora jak i montażysty” na wyciągu ze świadectwa homologacji i innych dokumentach może być odtworzony mechanicznie lub elektroniczny. 3. Minister właściwy do spraw określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób tworzenia, utrwalania, przechowywania i zabezpieczania, w tym przy zastosowaniu podpisu elektronicznego, dokumentów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając konieczność odpowiedniego zabezpieczenia zawartych w tych dokumentach danych.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		Propozycja uregulowania elektronicznego obiegu i podpisywania wyciągów ze świadectw homologacji. Ułatwienie i usprawnienie procedur.			
92	Art. 33	<p>Występuje niezgodność z definicjami zawartymi w art. 2. art. 33 otrzymuje brzmienie:</p> <p>Art. 33.</p> <p>1. Podmiot dokonuje montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu WE pojazdu we wskazanych w świadectwie homologacji zakładach montujących, nad którymi sprawuje nadzór, dbając o zgodność montażu z warunkami udzielenia homologacji montażu, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy we wszystkich jego etapach.</p> <p>2. Podmiot dokonuje montażu instalacji R115 przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zgodnie z warunkami udzielenia homologacji montażu instalacji R115.</p> <p>3. Podmioty, o których mowa w ust. 1 i 2, są odpowiedzialne za wszystkie aspekty procesu homologacji oraz za zapewnienie zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu z warunkami udzielenia homologacji montażu, niezależnie od tego, czy bezpośrednio w nim uczestniczą, z zastrzeżeniem iż podmiot, który nie uczestniczy bezpośrednio w montażu nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli wykaże, że w celu zapewnienia zgodności montażu z warunkami udzielenia homologacji, zapewnia zakładom montującym cykliczne szkolenia z prawidłowego montażu, nowości, nie rzadziej niż co 12 m-cy oraz przedstawia im odpowiednie wytyczne montażu.</p> <p>4. Za prawidłowość i jakość wykonanego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu odpowiedzialny jest zakład montujący.</p> <p>Zgodnie z obecną treścią art. 33 właściciel homologacji odpowiada za montaż na równi z warsztatem, które jest funkcjonującym na rynku przedsiębiorcą płacącym podatki, zatrudniającym pracowników, i który może być wpisany do homologacji różnych podmiotów.</p> <p>Proponujemy dodać zapis mówiący o tym, że nie będzie ponosić odpowiedzialności, jeśli przedstawi warsztatom odpowiednie wytyczne montażu, zapewni szkolenia itp.</p> <p>Oddzielny podmiot gospodarczy, jakim jest zakład montujący, powinien odpowiadać sam za siebie.</p> <p>Brzmienie dostosowane do definicji z art. 2.</p>	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga częściowo uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78. Instalator odpowiada za jakość prac zakładów realizujących montaż instalacji w jego imieniu. Zatem przerzucanie odpowiedzialności za dokonany montaż nie mieści się w zakresie tej procedury.

93	Art. 34 ust. 1	Otrzymuje brzmienie: 1. Dyrektor TDT może, w uzasadnionych przypadkach, wezwać podmiot gospodarczy wnioskujący o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu do przedstawienia brakujących informacji wymaganych przepisami ustawy i aktów wykonawczych do niej, niezbędnych do określenia zakresu wymaganych badań lub uproszczenia ich przeprowadzania. Zapis jest nieprecyzyjny, zgodnie z obecnym brzmieniem można wydłużyć proces wydania homologacji. Organ powinien wymagać informacji i dokumentów wskazanych w przepisach prawa. Doprecyzowanie zapisu. Zapobieżenie nadmiernemu wydłużaniu procesu wydania homologacji.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym.
94	Art. 34 ust. 3	Otrzymuje brzmienie: 3. Dyrektor TDT gromadzi i udostępnia publicznie aktualne w systemie teleinformatycznym dane zawarte w dokumentach, o których mowa w art. 31 lub art. 32. Propozycja udostępniania publicznie aktualnych danych, o których mowa w art. 31 lub art. 32. Należałoby przygotować bazę elektroniczną z możliwością wyszukiwania podmiotów uprawnionych (niestety obecny publicznie dostępny sposób prezentacji tych podmiotów jest nieczytelny). Ułatwienie dostępu do niezbędnych danych.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
95	Art. 34 ust. 4	Otrzymuje brzmienie: 4. Świadectwo homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu może zostać wydane lub zmienione, jeżeli sprawozdanie z badania homologacyjnego potwierdza, że: 1) elementy dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu odpowiadają wymaganiom technicznym określonym w regulaminach ONZ; 2) montaż dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu odpowiada warunkom technicznym i wymaganiom technicznym określonym w regulaminach ONZ; 3) elementy dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu odpowiadają warunkom określonym w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r., poz. 2056); Brzmienie dostosowane do definicji z art. 2.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.
96	Art. 35 ust. 1 pkt 1)	Otrzymuje brzmienie: 1. Dyrektor TDT może odmówić wydania:	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.

		1) świadectwa homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu – w przypadku, gdy elementy instalacji, sposób montażu, opis techniczny pojazdu lub warunki lokalowe oraz kompetencje personelu nie spełniają wymagań, o których mowa w art. 34 ust. 4 pkt 1–5; Doprecyzowanie zapisu oraz brzmienie dostosowane do definicji z art. 2.			
97	Art. 36 ust. 1	<p>Otrzymuje brzmienie:</p> <p>1. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany w terminie 90 dni powiadomić Dyrektora TDT:</p> <p>1) o zawieszeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu instalacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;</p> <p>2) o zakończeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.</p> <p>Proponujemy usunięcie pkt 3) w ust 1 art. 36. w takich przypadkach zawiadamia się UOKiK; a jeżeli zapis ma zostać, należałoby go doprecyzować, co rozumie się pod tym pojęciem, np. poprzez odniesienie do przepisów o ochronie konkurencji i konsumentów.</p> <p>alternatywne brzmienie art. 36 ust 1 pkt 3)</p> <p>3) o zagrożeniu dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska stwierdzonym w pojeździe wprowadzonym do obrotu, które skutkują koniecznością powiadomienia Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na podstawie odrębnych przepisów.</p> <p>Zapewnienie odpowiedniego czasu na wykonanie przedmiotowych powiadomień. Dostosowanie do przepisów o ochronie konkurencji i konsumentów, nie powinno się tworzyć dualizmu w oparciu o różne kryteria.</p>	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Powiadomienie organu odpowiedzialnego za wydanie stosownego świadectwa homologacji w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w produkcie objętym tym świadectwem homologacji jest podstawą do zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa takich pojazdów. Zgłoszenie informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach do wskazanego organu tj. UOKiK nie jest gwarantem realizacji akcji naprawczej polegającej na doprowadzenia pojazdu/ pojazdów do stanu zgodnego z wymaganiami. W przypadkach stwierdzenia zagrożeniu dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska, proponowanie 90-dniowego czasu na przygotowanie powiadomienia jest nieuzasadnione.
98	Art. 36 ust. 3	<p>Otrzymuje brzmienie:</p> <p>3. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu po zakończeniu działalności gospodarczej, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, przekazuje Dyrektorowi TDT, w terminie 30 dni od dnia zakończenia działalności gospodarczej, w formie elektronicznej zbiorczy rejestr wydanych wyciągów ze świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.</p> <p>Proponujemy przesyłanie zbiorczego rejestru wydanych wyciągów ze świadectw homologacji montażu dodatkowej</p>	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Propozycja wykluczyłaby możliwości techniczne części podmiotów dokonujących montażu dodatkowej instalacji zasilania pojazdu gazem.

		instalacji zasilania gazem pojazdu najlepiej w wersji elektronicznej. Ułatwi to przyśpieszenie kompletacji dokumentów i zmniejszenie związanych z tym kosztów i zmniejszy zużycie papieru.			
99	Art. 36 ust. 4	Przypadki podlegają zawiadomieniu UOKiK, treść należy dostosować do odrębnych przepisów.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Komentarz jak w pkt 97.
100	Art. 36 ust. 5	otrzymuje brzmienie: 5. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu w celu weryfikacji działań podjętych w związku z ust. 4. Usunięcie oczywistej omyłki pisarskiej: „w celu weryfikacją”.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Art. 36 ust 5 projektu ustawy przyjmie postać: „5. Dyrektor TDT przeprowadza kontrolę zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu w celu weryfikacji działań podjętych w związku z ust. 4.”
101	Art. 37	Otrzymuje brzmienie: Art. 37. 1. Dyrektor TDT może cofnąć świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku: 1) powtarzających się negatywnych wyników kontroli zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu które nie zostały usunięte mimo wskazania uprzednio przez TDT na takie naruszenia; 2) niepowiadomienia Dyrektora TDT przez producenta lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu o stwierdzeniu w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska skutkujących koniecznością powiadomienia UOKiK na podstawie odrębnych przepisów i niepodjęcia działań polegających na usunięciu tych zagrożeń; 3) złożenia wniosku o wycofanie świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu przez producenta albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu. Zapewnienie odpowiedniego czasu na usunięcie wskazywanych negatywnych wyników kontroli. Wprowadzenie możliwości usunięcia potwierdzonych nieprawidłowości.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	W art. 37 zostanie dodany ust. 2: „2. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności montażu, Dyrektor TDT wzywa producenta do usunięcia braków, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania. W przypadku nieusunięcia braków Dyrektor TDT cofa wydane świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.”
102	Art. 37a	Dodanie po art. 37 nowego artykułu o następującym brzmieniu:	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Wykreślenie lub dopisanie zakładu montującego instalacje w pojeździe do listy zakładów wskazanych w posiadanym świadectwie homologacji należy tylko i

		<p>Art. 37 A. 1. Dyrektor TDT może wykreślić zakład montujący instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem z wykazu zakładów montujących instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem w przypadku powtarzających się negatywnych wyników kontroli zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu</p> <p>Propozycja rozwiązania innego niż w art. 37, w sytuacji, gdy np. cofnięcie świadectwa homologacji z winy jednego warsztatu stanowiłoby nadmiernie nieuzasadnioną sankcję.</p>			wyłącznie do instalatora. Instalator odpowiada za jakość prac zakładów realizujących montaż instalacji w jego imieniu.
103	Art. 38	<p>Otrzymuje brzmienie:</p> <p>Art. 38. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany wydać właścicielowi/użytkownikowi pojazdu wyciąg ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu i instrukcję obsługi instalacji zamontowanej w pojeździe.</p> <p>Właściciel/użytkownik pojazdu nie jest właściwym adresatem instrukcji montażu, z instrukcji montażu może korzystać warsztat, a nie konsument; Właściciel pojazdu nie potrzebuje instrukcji montażu, a już na pewno instrukcji dla każdego pojazdu, w którym dokonano montażu takiej instalacji.</p>	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Projektowany przepis nie odnosi się do samodzielnego montażu dodatkowego układu zasilania gazem ale jest związany z dokumentem dla użytkownika pojazdu, którym może on się posłużyć, np. w przypadku zastrzeżeń co do prawidłowości wykonania montażu w jego pojeździe, np. w stacji kontroli pojazdów.
104	Art. 39	<p>otrzymuje brzmienie:</p> <p>Art. 39. Podmiot gospodarczy lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu wprowadzający zmiany w zakresie wyposażenia obowiązkowego w znajdującej się w pojeździe instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest obowiązany wydać właścicielowi pojazdu dokument np. aneks/zaświadczenie do wyciągu ze świadectwa homologacji potwierdzający zgodność z warunkami udzielenia homologacji, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia wprowadzenia zmian.</p> <p>Wydaje się, że autor zapisu miał na myśli istotne elementy a nie informowanie TDT np. o wymianie filtra, której dokonuje się przy okresowym przeglądzie serwisowym. Wyposażenie obowiązkowe i dopuszczalne jest wymienione w rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia w załączniku nr 9 w pkt. 9.1 w tabeli, obszerność listy spowoduje dużą uciążliwość dla branży w zakresie wykonania obowiązku. Do doprecyzowania czy</p>	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Celem wprowadzenia wymagania, o którym mowa w art. 39 było utworzenie dokumentu, który będzie wytworzony po każdorazowej ingerencji w układzie zasilania gazem pojazdu. Przepis nie rozróżnia elementów (np. przywołanego filtra) i nie uzależnia od tego obowiązku wydania stosownego dokumentu potwierdzającego zgodność z warunkami udzielenia homologacji.

		przez „zmianę” będzie się też rozumiało wymianę wtryskiwaczy po okresie eksploatacji?			
105	Art. 40	<p>Otrzymuje brzmienie:</p> <p>Art. 40. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu umieszcza firmę lub znak towarowy oraz oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny, zgodnie z art. 34 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 39 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 albo art. 38 ust. 2 rozporządzenia 2018/858, na podlegających homologacji komponentach instalacji gazowej sporządzonych według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1.</p> <p>Przedmiotowe dane znajdują się już w wyciągu ze świadectwa homologacji, nie ma potrzeby jej duplikowania, proponujemy wprowadzić obowiązek właściciela pojazdu przechowywania wyciągu ze świadectwa homologacji, choć i tak jego kopia znajduje się w aktach pojazdu w odpowiednim wydziale komunikacji rejestrującym instalacje.</p> <p>Doprecyzowanie i uproszczenie, umożliwienie od strony praktycznej i logistycznej rozwiązanie oraz zmniejszenie kosztów procedury znakowania.</p> <p>Brak konkretnych, które powinny zostać doprecyzowane w akcie wykonawczym. Sposób znakowania nie powinien stanowić nadmiernego obciążenia i generować dodatkowych kosztów.</p>	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	Art. 40 przyjmie postać: „Art. 40. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu umieszcza na tabliczce informacyjnej w odniesieniu do podlegających homologacji komponentach instalacji gazowej informacje według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1.”
106	Art. 49 Art. 54 ust. 7 Art. 66	<p>otrzymuje brzmienie:</p> <p>Art. 49. Koszty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) niezbędnych badań homologacyjnych; 2) niezbędnych badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu wydania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu albo krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu; 3) niezbędnych badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez części lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów; 4) kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem; 5) kontroli zgodności produkcji 	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

		<p>– pokrywa podmiot gospodarczy albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.</p> <p>W pkt. 1), 2), 3) należy dodać określenie „określenie „niezbędnych”. Powinien zostać wprowadzony limit dla opłat i kosztów urzędowych, w tym kosztów kontroli; powinny być one przy tym niezbędne, racjonalne i uzasadnione oraz zostać określone w rozporządzeniu, jak w przypadku rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 maja 2013 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Zasadnym wydaje się określenie zryczałtowanych kosztów za wydanie, kontrolę i inne czynności, aby uniemożliwić „karanie” przedsiębiorstw nadmiernymi opłatami. UWAGA dotyczy także art. 54 pkt 7 i art. 66</p>			
107	Art. 54	<p>Uwzględnienie w treści przepisu pojazdów kategorii „T” – tj. ciągników rolniczych.</p> <p>Nie sposób zgłosić kompletnych uwag do ustawy, bez zapoznania się z treścią rozporządzenia, gdyż zakres delegacji jest bardzo szeroki; ponadto podmioty powinny mieć czas na techniczne i organizacyjne przygotowanie się do zmian, co jest niemożliwe bez znajomości rozporządzeń wykonawczych do ustawy.</p> <p>Art. 54 otrzymuje brzmienie:</p> <p>Art. 54. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia dla wszystkich kategorii pojazdów, z uwzględnieniem pojazdów kategorii „T” – tj. ciągników rolniczych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu ;pojazdu; 2) szczegółowe czynności organów w procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu ;pojazdu; 3) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem; 	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Procedura oparta na przepisach regulaminów ONZ nr 67, 110 oraz 115 nie odnosi się do pojazdów kategorii T. Z tego względu procedury homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd o zasilania gazem nie obejmują pojazdów należących do kategorii T.

4) wzory dokumentów związanych z homologacją montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;

5) wzór i opis znaku stosowanego w procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;

6) wzór i wymagania dla tabliczki informacyjnej umieszczonej przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz sposób jej umieszczenia,

7) wysokość kosztów ponoszonych przez podmiot gospodarczy albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zgodnie z art. 49, z uwzględnieniem kosztów badań przeprowadzanych przez służbę techniczną, dla wszystkich kategorii pojazdów, z uwzględnieniem pojazdów kategorii „T” – tj. ciągników rolniczych.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

1) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;

2) konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.

Nowelizacja stanowi akt prawny odpowiedni do uregulowania długo wyczekiwanej przez branżę możliwości konwersji na gaz układów napędowych pojazdów kategorii „T” – tj. ciągników rolniczych. Obowiązujące akty prawne nie zawierają opracowania warunków technicznych i procedury homologacyjnej w rozpatrywanym zakresie, co stanowi istotną lukę prawną - konwersja pojazdów kategorii „T” może odbywać się na poziomie studyjnym czy też laboratoryjnym, bez możliwości umieszczenia opracowanych rozwiązań szeroko na rynku. Z technicznego punktu widzenia nie istnieją bowiem przeciwwskazania, aby opracowane rozwiązania przystosowujące silniki i pojazdy były stosowane również w pojazdach zaklasyfikowanych do pozostałych kategorii homologacyjnych, tj. m.in. kategorii „T”. Przy wcześniejszych zgłoszeniach konieczności uregulowania tych kwestii branża otrzymywała odpowiedź, że planowana zmiana przepisów homologacyjnych obejmie również ciągniki rolnicze. Na powyższe wskazuje m.in. Pismo Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16.12.2015r., sygnatura DTD.IV.4400.2.19.2015.MK.1 oraz pismo Transportowego Dozoru Technicznego z 03.03.2016 r.

		sygnatura TDT.H-1004-1685/16 – stanowiące Załącznik do niniejszego formularza.			
108	Art. 66	<p>Otrzymuje następujące brzmienie:</p> <p>Art. 66. W odniesieniu do opłat za czynności związane z systemami homologacji pojazdów ustala się stawki ryczałtowe za poszczególne czynności w następujący sposób:</p> <p>1.</p> <p>2.</p> <p>Stawki te mogą być waloryzowane przez Ministra właściwego do spraw począwszy od dnia w oparciu o wskaźnik wzrostu cen towarów i usług ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Opłaty te stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Powinien zostać wprowadzony limit dla opłat i kosztów urzędowych, w tym kosztów kontroli; powinny być one przy tym niezbędne, racjonalne i uzasadnione oraz zostać określone w rozporządzeniu, jak w przypadku rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 maja 2013 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie i zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Zasadnym wydaje się określenie zryczałtowanych kosztów za wydanie, kontrolę i inne czynności, aby uniemożliwić „karanie” przedsiębiorstw nadmiernymi opłatami.</p>	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga nieuwzględniona.	Przyjęty system opłat oparty na stawce godzinowej za czas niezbędny do weryfikacji dokumentacji oraz wydania świadectwa homologacji został oparty na istniejącym systemie opłat wskazanym w art. 23 ust. 4 ustawy o dozorze technicznym. Rozwiązanie to jest wzorowane na systemach opłat obowiązujących w innych państwach Unii Europejskiej.
109	Art. 73	<p>Otrzymuje brzmienie:</p> <p>Art. 73. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy:</p> <p>1) świadectwa homologacji typu WE, świadectwa homologacji typu pojazdu, świadectwa homologacji typu EKG ONZ zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>2) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowują ważność przez 12 miesięcy od czasu wygaśnięcia przepisów „technicznych” stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>3) decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>4) świadectwa zgodności i świadectwa zgodności WE zachowują ważność do czasu zmiany przepisów</p>	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga uwzględniona.	<p>Art. 74 przyjmie postać:</p> <p>„Art. 74. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy:</p> <p>1) świadectwa homologacji typu WE, świadectwa homologacji typu pojazdu, świadectwa homologacji typu EKG ONZ zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>2) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>3) decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>4) świadectwa zgodności i świadectwa zgodności WE zachowują ważność do czasu zmiany przepisów</p>

		<p>stanowiących podstawę wydania odpowiedniego świadectwa homologacji;</p> <p>5) wyciągi ze świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowują ważność pomimo wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>6) decyzje w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane;</p> <p>7) decyzje w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu lub dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>8) decyzje w sprawie uznania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>9) decyzje w sprawie uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania.</p> <p>Prawo nie może działać wstecz. Wszystkie świadectwa homologacji, wyciągi ze świadectw homologacji powinny zachować swoją ważność. Wnioskujemy, że autorowi zapisu chodziło o homologacje samochodowe całościowe. Przepis jest bardzo nieprecyzyjny. Nie wiadomo, o jakie konkretnie przepisy stanowiące podstawę wydania poszczególnych świadectw/wyciągów chodzi – należałoby wskazać konkretnie, czy mowa o przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym, przepisach unijnych/międzynarodowych czy o szczegółowych „przepisach technicznych”. Ponadto należałoby określić termin wygaśnięcia świadectw, np. 12 miesięcy od wygaśnięcia tych przepisów, żeby zapewnić podmiotom okres przejściowy na pozyskanie homologacji na nowych zasadach oraz organizacyjne i techniczne wdrożenie nowych regulacji. Poza tym w ogóle niezrozumiałym jest, dlaczego ustawodawca zdecydował się na utratę ważności świadectw i decyzji wydanych na podstawie dotychczas obowiązujących przepisów prawa, przy jednoczesnym pozostawieniu możliwości uzyskiwania analogicznych dokumentów na bazie nowych przepisów – to będzie generowało niepotrzebne dodatkowe koszty i jest sprzeczne z założeniami do projektu, który miał dopuścić dodatkowy sposób uzyskiwania świadectw homologacji R115, a nie</p>			<p>stanowiących podstawę wydania odpowiedniego świadectwa homologacji;</p> <p>5) wyciągi ze świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowują ważność — pomimo wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>6) decyzje w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane;</p> <p>7) decyzje w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu lub dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>8) decyzje w sprawie uznania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania;</p> <p>9) decyzje w sprawie uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu zachowują ważność. do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania.²⁷</p>
--	--	---	--	--	--

		zmieniać zasady dotychczasowe. Co więcej wyciągi ze świadectw homologacji powinny zachować swoją ważność bezterminowo jako wydane na podstawie obowiązujących w chwili wydania przepisów prawa – prawo nie powinno działać wstecz.			
110	Art. 75	Proponujemy 12 miesięczne vacatio-legis. Art. 75 otrzymuje brzmienie: Art. 75. Ustawa wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 3, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Ze względu na dużą ilość nowych obowiązków wprowadzanych niniejszą ustawą podmioty powinny mieć odpowiedni okres na przygotowanie się do ich prawidłowego spełnienia.	Koalicja na Rzecz Autogazu	Uwaga wyjaśniona.	Procedury doposażania pojazdu w instalację przystosowującą do zasilania gazem są procedurami krajowymi. Projektowane przepisy nie nakładają nowych obowiązków, a jedynie sankcjonują funkcjonowanie na terytorium Polski przepisów, które już obowiązują. W odniesieniu do procedur homologacji dodatkowych układów zasilania pojazdów paliwem gazowym, należy mieć na względzie, iż projektowane przepisy zachowują aktualny (krajowy) system homologacji w tym zakresie jednocześnie wprowadzając dodatkową opcjonalną (krajową) ścieżkę uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Obie krajowe ścieżki (obecna oraz nowoprojektowana) mogą funkcjonować równolegle. Ich wybór należy do podmiotów chcących dokonywać takich instalacji w pojazdach. Ze względu na powyższe nie jest wymagane wydłużenie terminu vacatio legis.
111	Art. 2 ust. 1 pkt 14	Proponowany zapis: 14) układ, komponent, oddzielny zespół techniczny – rozumie się przez to przedmiot wyposażenia lub części, przeznaczone do zastosowania w pojeździe, podlegające wymaganiom technicznym określonym przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych albo wyposażenie lub części podlegające wymaganiom technicznym określonym w regulaminach ONZ; Ustawa to kluczowy moment, aby definicje wskazywane w rozporządzeniach europejskich oraz regulaminach ONZ były identycznie wskazywane w ustawie.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Zastosowana definicja przedmiotu wyposażenia lub części w art. 2 ust. 1 pkt 14 obejmuje zakres wskazany w uwadze, tj. układ, komponent i oddzielny zespół techniczny.
112	Art. 2 ust. 1 pkt 20	Proponowany zapis: 20) zgodność produkcji - rozumie się przez to produkcję pojazdu, układu pojazdu, części lub oddzielnego zespołu technicznego zgodnie z wymaganiami wskazanymi w udzielonym świadectwie homologacji typu albo zezwoleniu na dopuszczenie do obrotu oraz stosowanie metod produkcji zapewniających spełnienie tych wymagań.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga częściowo uwzględniona – w odniesieniu do skrócenia nazwy definiowanego obszaru.	Proponuje się następujące brzmienie art. 2 ust. 1 pkt 20 (z uwzględnieniem uwagi RCL w pkt 26 tabeli z uzgodnień międzyresortowych): „20) zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części – rozumie się przez to produkcję pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części zgodnie z wymaganiami oraz stosowanie metod produkcji zapewniających spełnienie tych wymagań oraz

		<p>Proponujemy zastosować wyłącznie określenie zgodność produkcji oraz wskazać układ, część i oddzielny zespół techniczny.</p> <p>Dyrektor TDT upoważnia do kontroli zgodności produkcji zgodnie z zapisami ustawy.</p> <p>Dyrektor TDT wydaje świadectwa, które na wprost wskazują układy, części lub oddzielne zespoły techniczne.</p> <p>Uważamy, że należy skorzystać możliwości uporządkowania zapisów w tym aspekcie i nie przytaczać terminologii, której nie znajdujemy w świadectwach typu EU i ONZ.</p> <p>Proponujemy wątek montażu nie traktować oddzielnie względem wymagań, gdyż w istocie montaż jest również wymaganiem.</p>			<p>stosowanie metod montażu zapewniających spełnienie tych wymagań;”</p> <p>W celu legislacyjnego ujednoczenia definicji zgodności produkcji i zgodności montażu proponuje się następującą zmianę brzmienia art. 2 ust. 1 pkt 21: „21) zgodności montażu instalacji przystosowanej do zasilania gazem – rozumie się przez to montaż zgodnie z wymaganiami oraz stosowanie metod montażu zapewniających spełnienie tych wymagań;”</p>
113	Art. 2 ust. 1 pkt 22	<p>Proponowany zapis: 22) krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – rozumie się przez procedurę w wyniku której właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej zaświadcza spełnienie odpowiednich warunków i wymagań przez dany pojazd, o których mowa w art. 1 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 1 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 oraz w art. 45 rozporządzenia 2018/858;</p> <p>W dalszej części projektu ustawy przytoczone są świadectwa dopuszczenia, które są potwierdzeniem.</p> <p>Proponujemy odwołać się do procedury.</p> <p>W praktyce dopuszczenie, zarówno krajowe jak i unijne jest procedurą, której wynik jest nieznanym przed jej realizacją i tak też stanowi rozporządzenie 2018/858.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga częściowo uwzględniona.	<p>Proponuje się następujące brzmienie art. 2 ust. 1 pkt 22: „procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – rozumie się przez to procedurę potwierdzenia spełnienia odpowiednich warunków lub wymagań technicznych przez dany pojazd, o których mowa w art. 1 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 1 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 oraz w art. 45 rozporządzenia 2018/858;</p> <p>W celu legislacyjnego ujednoczenia definicji procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu i procedury unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu proponuje się następującą zmianę brzmienia art. 2 ust. 1 pkt 23: „23) procedurze unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu – rozumie się przez to procedurę, o której mowa w art. 44 rozporządzenia 2018/858;”</p>
114	Art. 2 ust. 1 pkt 24 Art. 2 ust. 1 pkt 25	<p>Proponowany zapis: 24) homologacji typu UE – rozumie się przez to procedurę, o której mowa w art. 3 pkt 7 rozporządzenia 167/2013, art. 3 pkt 4 rozporządzenia 168/2013 lub art. 3 pkt 2 rozporządzenia 2018/858;</p> <p>To są kluczowe wskazania w ustawie i właściwy moment, aby zastosować identyczne określenia jak w rozporządzeniu 2018/858.</p> <p>Mowa w nim o homologacji, a nie procedurze. Wykreślenie słowa „procedura” porządkuje terminologię prawną bez szkody dla zrozumienia, co w istocie oznacza homologacja. Analogiczna uwaga dotyczy punktu 25) i 26)</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Sposób transpozycji rozporządzenia UE zgodny z zasadami techniki legislacyjnej.

115	Art. 2 ust. 1 pkt 26	<p>Obecny zapis: 26) procedurze homologacji typu pojazdu albo procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach – rozumie się przez to jedną z następujących procedur: Proponowany zapis: 26) homologacji typu pojazdu albo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach – rozumie się przez to: a) homologację krok po kroku – procedurę homologacji typu pojazdu,.... albo, b) homologację</p> <p>Powszechną praktyką w kraju jest zastosowanie w homologacji typu pojazdu, zarówno homologacji mieszanej, jak i wielostopniowej, co jest zgodne z Rozporządzeniem 2015/858. Nie ma merytorycznego uzasadnienia do ograniczenia wyboru wyłącznie jednej homologacji w sensie procedury.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Przepis wskazany w art. 2 ust. 1 pkt 26 odpowiada treści art. 22 ust. 1 w rozporządzeniu 2018/858, art. 20 ust. 1 rozporządzenia 167/2013 oraz art. 25 ust. 1 rozporządzenia 168/2013.
116	Art. 59	<p>Wnosimy, aby wskazać w ustawie definicję daty produkcji w przypadku dopuszczenia pojazdu. Jest ona wskazywana w COC pojazdu w ramach dopuszczenia. Rozporządzenia UE określają datę produkcji tylko w odniesieniu do homologacji.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Wskazana w uwadze informacja dotycząca roku produkcji pojazdu będzie zawarta w oświadczeniu zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, które będzie wydawane dla każdego nowego pojazdu zarówno w procedurze homologacji typu pojazdu co i dopuszczenia indywidualnego.
117	Art. 4 ust. 7	<p>Proponowany zapis: 2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, ... Proponujemy wykazać zapis w ust. 2, aby zachować bardziej precyzyjną chronologię czynności.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Treść art. 4 ust. 7 została przeniesiona jako ust. 2 tego artykułu.
11§	Art. 3 ust. 2 i 3	<p>Obecny zapis: „Dyrektor TDT, działając jako organ nadzoru rynku” oraz „Dyrektor TDT wykonując zadania organu nadzoru rynku” Ze względu na fakt, że powołanie Dyrektora TDT jako organu udzielającego homologacji oraz jako organu nadzoru rynku ma charakter delegacji osobowej (Dyrektor TDT), to kluczowe jest tu postanowienie art 8 ust. 12 rozporządzenia</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Do uzupełnienia w uzasadnieniu ustawy zgodnie –z treścią uwagi.

		<p>2018/858, który mówi, że organ nadzoru rynku wykonuje swoje obowiązki w sposób niezależny i bezstronny.</p> <p>Jeżeli organem udzielającym homologacji i nadzoru rynku jest Dyrektor TDT, to dobrą praktyką byłoby wskazanie w uzasadnieniu do projektu ustawy ramowej tezy w jaki sposób zostanie zachowana bezstronność i niezależność. W uzasadnieniu projektu ustawy nie wskazano informacji w tym zakresie.</p> <p>W naszej ocenie niezależność i bezstronność powinna być poza dyskusją tak, aby nie definiować ryzyka związanego z przekazaniem zadań nadzoru osobie, która zarazem jest decyzyjna w odniesieniu do spraw, które są przez nią nadzorowane.</p>			
119	Art. 4 ust. 5	<p>Propozycja zapisu:</p> <p>5. Wyznaczenia dokonuje się na podstawie:</p> <p>1) akredytacji wydanej przez krajową jednostkę akredytującą zgodnie z art. 22</p> <p>W celu lepszej zrozumienia zapisu proponujemy analogicznie do zapisów rozporządzenia 2018/858, przytoczyć krajową jednostkę akredytującą.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis skonstruowany analogicznie do brzmienia zawartego w art. 6 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o systemach homologacji typu UE i nadzoru rynku silników spalinowych przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach.
120	Art. 4 ust. 8	<p>Propozycja:</p> <p>W uzasadnionych przypadkach Dyrektor TDT może zażądać od podmiotu ubiegającego się o wykonywanie zadań służby technicznej dostarczenia, w wyznaczonym terminie, dodatkowych informacji i dokumentów niezbędnych do rozpatrzenia wniosku, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>Propozycja zmiany zapisu ma na celu wskazanie służbie technicznej argumentacji w informacji Dyrektora TDT tak, aby jednostka nie została wyłącznie bardzo ogólnie poinformowana, co ma dostarczyć.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona	Przepis ust. 8 został usunięty z art. 4
121	Art. 6-8	<p>Projekt ustawy określa, że Dyrektor TDT podejmując decyzje w odniesieniu do służby technicznej określa termin usunięcia uchybień.</p> <p>Zapis nie wskazuje na możliwość wnioskowania o prolongatę terminu określonego przez Dyrektora TDT przez służbę techniczną.</p> <p>Potencjalnie jest możliwe, że decyzja wobec służby zostanie podjęta ze względu na zawieszenie akredytacji mimo, że służba w tym okresie nie podejmuje zadań, a problem będący przyczyną zawieszenia akredytacji może nie być z winy</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Procedura wyznaczenia służby technicznej odbywa się w oparciu o przepisy ustawy kodeks postępowania administracyjnego i przewidziane tam zasady prowadzenie postępowania administracyjnego, w tym również przewiduje możliwość przedłużenia terminu załatwienia sprawy administracyjnej.

		<p>samej służby, lecz dostawcy wyposażenia pomiarowego, które ze względu na nowelizację aktu prawnego wymaga modernizacji.</p> <p>Dla niektórych badań wyposażenie pomiarowe jest pozyskiwane w długim okresie.</p>			
122	Art. 12 ust. 1	<p>Obecny zapis: Art. 12. 1. Minister właściwy do spraw transportu na wniosek Dyrektora TDT określa w drodze rozporządzenia, określi szczegółowe wymagania, jakie powinien spełniać podmiot wnoszący o wyznaczenie w zakresie badań typu pojazdu lub typu UE pojazdu w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej, jeśli to zasadne Propozycja wykreślenia zapisu na rzecz uprawnień Dyrektora TDT.</p> <p>Obecna praktyka wskazuje jednoznacznie, że wyłącznie w przypadku badań typu lub typu UE pojazdu ma zastosowanie rozporządzenie określone w art. 12 ust. 1. Jeśli uwzględnimy fakt, że Dyrektor TDT ocenia jednostkę poprzez akredytację, to czy przedmiotowe rozporządzenie wnosi zapis do metody badań, wyposażenia pomiarowego, kompetencji jednostki ? Postulujemy, aby ustawa przyznała Dyrektorowi TDT prawo do stanowienia własnych regulacji administracyjnych, uszczegóławiających postępowanie, analogicznie jak Dyrektor PCA wydaje dokumenty PCA, bez których akredytacja byłaby trudna do uzyskania ze względu na złożoność procesu.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Do wydawania rozporządzeń uprawnieni są wyłącznie organy określone w Konstytucji RP.
123	Art. 12 ust. 2	<p>Obecny zapis: Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, przygotowany przez Dyrektora TDT wykaz służb technicznych...” Proponowany zapis: Listę służb technicznych i zakresu wyznaczenia Dyrektor TDT publikuje na oficjalnej stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego www.tdt.gov.pl</p> <p>Producent nie uzyskuje bieżących zmian w zakresie listy służb technicznych, ponieważ obwieszczenie jest okresowo nowelizowane.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Przepis art. 12 ust. 2 przyjmie postać: „Wykaz służb technicznych i zakresu ich wyznaczenia Dyrektor TDT -publikuje -i aktualizuje niezwłocznie na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego”

		<p>Nieracjonalne wydaje się być przekazanie obowiązku ogłaszania wykazu służb technicznych na ministra właściwego ds. transportu.</p> <p>Uprawnienia Dyrektora TDT jako organu wyznaczającego służbę techniczną powinny być w tym zakresie kompletne.</p> <p>Proponujemy wskazać w ustawie zobowiązanie Dyrektora TDT do publikacji wykazu służb technicznej na oficjalnej stronie internetowej TDT w terminie 21 dni lub w innym okresie i zaniechać obowiązku publikacji obwieszczenia.</p> <p>Na przykładzie PCA możemy stwierdzić, że portal www.pca.gov.pl wraz zakładką „podmioty akredytowane” jest bardzo skutecznym narzędziem publikacji informacji o akredytacjach.</p>			
124	Art. 18 ust. 1	<p>Obecny zapis:</p> <p>Art. 18. 1. Do wniosku o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE, o którym mowa w art. 21 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 26 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 lub art. 23 ust. 1 rozporządzenia 2018/858, producent dołącza:</p> <p>1) folder informacyjny....</p> <p>Proponowany zapis jest cząstkowy wobec wymagań rozporządzeń UE i w konsekwencji uniemożliwiłby Dyrektorowi TDT realizację homologacji typu UE.</p> <p>Rozporządzenie 2018/858 określa kompletność wniosku poprzez zapisy wskazane w art. 23 do art. 27. Mowa w nich o pakiecie informacyjnym, który uwzględnia sprawozdania z badań oraz ocenie spełnienia kryteriów związanych ze zgodnością produkcji.</p> <p>W projekcie przytoczono dokumenty wykazane wyłącznie w art. 23 rozporządzenia.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Projekt ustawy zostanie uzupełniony o wymagane dokumenty wskazane w art. 22 i 23 rozporządzenia 167/82013, art. 27 i 28 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 24 i 25 rozporządzenia 2018/858.
125	Art. 18 ust. 1 pkt 2)	<p>Obecny zapis:</p> <p>2) oświadczenie następującej treści:</p> <p>„Oświadczam, że:</p> <p>1) nie złożyłem wniosku o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu UE lub świadectwa homologacji typu UE dla tego samego typu do żadnego innego organu udzielającego homologacji i że żaden inny organ udzielający homologacji nie wydał lub nie zmienił takiego świadectwa homologacji;</p> <p>2) żaden organ udzielający homologacji nie odmówił wydania lub zmiany świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub świadectwa homologacji typu UE dla tego typu;</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Jest to materia ustawowa.

		<p>Proponowany zapis: 2) oświadczenie, o którym mowa w art. ... rozporządzenia</p> <p>Dotychczasowa praktyka legislacyjna to ustalenie wzorów dokumentów w rozporządzeniach wykonawczych. Wówczas zmiana treści oświadczenia jest mniejszym utrudnieniem legislacyjnym.</p> <p>Wcześniej sygnalizowaliśmy potrzebę przyznania uprawnień Dyrektorowi TDT do wydania własnych regulacji administracyjnych i to jest dowód na zasadność tej propozycji, gdyż w istocie zapis oświadczenia kwalifikuje się jako zapis stricte administracyjny na portalu TDT.</p> <p>Producent zagraniczny korzysta z zapisów rozporządzeń UE i coraz częściej także producenci krajowi dokonują uzgodnień ze służbą techniczną poprzez analizę zapisów przepisów UE i ONZ.</p> <p>Ustawa nie odnosi się do art. 26 ust. 4 rozporządzenia 2018/858, który określa, że pakiet informacyjny może być prowadzony w formie elektronicznej.</p>			
126	<p>Art. 18 ust. 2 pkt 1)</p> <p>Art. 20 ust. 4 pkt 1)</p> <p>Art. 43 ust. 5</p>	<p>Obecny zapis: 2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 2, zawiera również: 1) nazwę, siedzibę i adres podmiotu gospodarczego</p> <p>Proponowany zapis: 1) nazwę, adres podmiotu gospodarczego oraz siedzibę, jeśli jest inna niż adres podmiotu. lub wykreślić wyraz „siedziba”</p> <p>Proponujemy wykreślić wyraz „siedziba”, gdyż dane wskazane w oświadczeniu powinny być spójne z danymi wskazanymi w dokumencie informacyjnym, którego wzór jest definiowany w rozporządzeniach UE.</p> <p>Nie znajdujemy we wzorach dokumentów informacyjnych określenia siedziba.</p> <p>Jeśli jednak siedziba powinna być wykazana, to należy doprecyzować w ustawie jej znaczenie poprzez podanie definicji siedziby lub publikacji legislacyjnej, która jest wiążąca dla tego określenia.</p> <p>Z propozycji zapisu można wywnioskować, że siedziba i adres to zawsze odrębne dane, co jest szczególnie kłopotliwe dla małych podmiotów.</p> <p>Obok podajemy propozycję zapisu bardziej uniwersalnego.</p>	<p>Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p>	<p>Rozporządzenia unijne operują terminem siedziba w odniesieniu do producenta, choćby w przypadku lokalizacji przedstawiciela producenta.</p>
127	<p>Art. 26 ust. 4</p> <p>Art. 27 ust. 4</p>	<p>Obecny zapis: 4. Producent jest obowiązany powiadomić Dyrektora TDT....</p>	<p>Sieć Badawcza Łukasiewicz –</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p>	<p>Projektowane przepisy nie nakładają na producenta obowiązku stosowania określonej formy</p>

		Należy rozważyć, czy to zobowiązanie powinno mieć charakter formalnego oświadczenia, gdy faktycznie ma zastosowanie uznanie dokumentu wydanego przez inny organ niż Dyrektor TDT .	Przemysłowy Instytut Motoryzacji		powiadomienia, wskazują jedynie na obowiązek przekazania stosownej informacji. Jeśli chodzi o ważność wydanego świadectwa homologacji, to w momencie utraty ważności takiego świadectwa, traci ważność taka decyzja o jego uznaniu. Stąd zapis w projekcie ustawy jest zasadny.
128	Art. 28 ust. 1 pkt 1)	<p>Proponowany zapis:</p> <p>1. Producent nowych pojazdów jest obowiązany:</p> <p>1) umieścić co najmniej nazwę producenta lub markę, zgodnie z wydanym dokumentem informacyjnym oraz oznaczenie typu</p> <p>W przepisach UE oraz ONZ nie ma stosuje się określeń „umieścić firmę”. O ile krajowy producent po konsultacji z TDT uzyska stosowne wyjaśnienie, to w przypadku producenta zagranicznego, jest to nieuzasadnione utrudnienie. Generalnie zapisy ustawy w naszej ocenie nie powinny wskazywać na inne sformułowania aniżeli wskazywane w rozporządzeniach administracyjnych UE. W przepisach administracyjnych UE mowa jest o marce i takie określenie proponujemy zastosować. Zapis „marka” można doprecyzować poprzez wskazanie dokumentu informacyjnego, gdyż w istocie to ten dokument przytacza te dane.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 3.
129	Art. 28 ust. 1 pkt 3)	<p>Obecny zapis:</p> <p>3) złożyć oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, którego wzór określają....</p> <p>Proponowany zapis:</p> <p>3) na potrzeby rejestracji pojazdu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej na który wystawiono świadectwo zgodności, producent zobowiązany jest złożyć oświadczenie zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji lub wykreślić ten zapis.</p> <p>Proponujemy zmienić zapis na wskazany obok, aby bardziej jednoznacznie wskazać, że oświadczenie nie funkcjonuje w homologacji typu lub wykreślić zapis i zastosować go wyłącznie w przepisie dotyczącym rejestracji. Wówczas informacja o wymaganym oświadczeniu jest bardziej kompletna, gdy odczytamy oświadczenie w rozporządzeniu ws. rejestracji pojazdów.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

130	Art. 29 ust. 1 lit. a) b)	<p>Obecny zapis: 1. Producent jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT o: 1)</p> <p>a) zmiany warunków stanowiących podstawę do wydania świadectw</p> <p>Określenie „zmiany warunków stanowiących podstawę do wydania świadectw” jest nieprecyzyjne. Z zapisu można wywnioskować, że producent określa warunki stanowiące podstawę do wydania świadectw, a nie przepis prawa i decyzja Dyrektora TDT. Sugerujemy przeredagowanie zapisu.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym. Od początku funkcjonowania tych przepisów nie było wątpliwości co do ich interpretacji.
131	Art. 29 ust. 1	<p>Obecny zapis: Art. 29. 1. Producent jest obowiązany niezwłocznie powiadomić Dyrektora TDT o: 2)zawieszeniu produkcji homologowanego typu; 3)wznowieniu produkcji homologowanego typu;</p> <p>Przepisy UE nie regulują zawieszenia homologacji. Producenci części dysponują nawet tysiącami homologacji i są one aktywne niezależnie od zamówień, generujących zlecenia produkcyjne. Jeśli producent nie posiada zamówień na jeden, czy kilka homologowanych typów przez rok lub dłużej, to wówczas jest zobowiązany do zawieszenia? Zapis w naszej ocenie wymaga uszczegółowienia, lub wskazania kontekstu.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	<p>W odniesieniu do procedury zawieszenia świadectwa homologacji została ona dodana do treści art. 30, 37 oraz 45. W związku z -powyższym: Art. 30 ust. 3 przyjął postać: <i>„3. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności produkcji, Dyrektor TDT:</i> 1) <i>wzywa podmiot gospodarczy do usunięcia nieprawidłowości, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania;</i> 2) <i>zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 17 pkt 1-3, 5-8 wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu usunięcia nieprawidłowości, jednak nie dłużej niż na okres 90 dni.”</i></p> <p>Art. 37 ust. 2 przyjął postać: <i>„2. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności montażu, Dyrektor TDT:</i> 1) <i>wzywa producenta lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu do usunięcia nieprawidłowości, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania;</i> 2) <i>zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu do czasu usunięcia nieprawidłowości, jednak nie dłużej niż na okres 90 dni.”</i></p> <p>Art. 45 ust. 3 przyjął postać:</p>

					„3. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności produkcji, Dyrektor TDT: 1) wzywa producenta do usunięcia nieprawidłowości, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania; 2) zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo zezwolenia na wprowadzanie do obrotu do czasu usunięcia nieprawidłowości, -jednak nie dłużej niż na okres 90 dni.”
132	Art. 30 pkt 2	Obecny zapis: 2) negatywnego wyniku kontroli zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części; Proponowany zapis: 2) negatywnego wyniku kontroli zgodności produkcji pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, w uzasadnionych przypadkach; Proponujemy uszczegółwić zapis. Praktyka wskazuje, że występują niezgodności, które mogą być rażącym zaniedbaniem oraz niezgodności na etapie realizacji danego procesu, który został zrealizowany niezgodnie z wymaganiami systemu zarządzania producenta, jednakże nie wpływa to negatywnie na zgodność produkcji z homologowanym typem. W art. 45 jest również mowa o negatywnym wyniku kontroli i jest wskazany czas na usunięcie braków i dopiero po wyznaczonym czasie następuje cofnięcie.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym. Od początku funkcjonowania tych przepisów nie było wątpliwości co do ich interpretacji. Przepis należy rozumieć w połączeniu z art. 45 ust. 3.
133	Art. 30	Obecny zapis: Art. 30. Dyrektor TDT cofa świadectwa homologacji, o których mowa w art. 17 pkt 1-3, 5-8 wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku: Przepis nie odnosi się do przypadku, gdy producent zaprzestał definitywnie działalności – został wykreślony z rejestru, jednak nie zgłosił tego faktu do Dyrektora TDT, co może być niedopatrzaniem po stronie producenta. Jaki jest wówczas status takiej homologacji ?	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	W art. 30 dodano ust. 2: „2. Świadectwo homologacji, o którym mowa w art. 17 pkt 1-3, 5-8 wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wygasa z dniem wykreślenia podmiotu gospodarczego z Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym lub odpowiedniego rejestru kraju właściwego dla siedziby podmiotu ubiegającego się o udzielenie homologacji.”
134	Art. 38	Obecny zapis: Art. 38. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany wydać właścicielowi pojazdu wyciąg ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz instrukcję montażu dla każdego pojazdu, w którym dokonano montażu takiej instalacji.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Projektowany przepis nie odnosi się do samodzielnego montażu dodatkowego układu zasilania gazem ale jest związany z dokumentem dla użytkownika pojazdu, którym może on się posłużyć, np. w przypadku zastrzeżeń co do prawidłowości wykonania montażu w jego pojeździe, np. w stacji kontroli pojazdów.

		<p>Proponowany zapis:</p> <p>Art. 38. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany wydać właścicielowi pojazdu wyciąg ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz instrukcję obsługi w pojeździe , w którym dokonano montażu takiej instalacji.</p> <p>Przepis wskazuje na instrukcję montażu, aczkolwiek właściciel pojazdu nie będzie dokonywać montażu instalacji samodzielnie. Proponujemy wskazanie na instrukcję obsługi.</p>			
135	Art. 39	<p>Obecny zapis:</p> <p>Podmiot gospodarczy lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu wprowadzający zmiany w znajdującej się w pojeździe instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest obowiązany wydać właścicielowi pojazdu dokument potwierdzający zgodność z warunkami udzielenia homologacji</p> <p>Zapis odczytujemy jako warunkowo zgodę na odstępstwo dokonane przez producenta, które należy zgłosić do Dyrektora TDT, który oceni czy zakres zmian pozwalał na wydanie dokumentu stwierdzającego zgodność</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Dokument, o którym mowa w art. 39 projektu ustawy, czyli dokument potwierdzający zgodność z warunkami udzielenia homologacji, odnosi się do sytuacji, kiedy w kompletacji dodatkowego układu zasilania gazem dokonywane są zmiany. Dokument ten ma na celu zapewnić ciągłość informacji odnośnie kompletacji w odniesieniu do kompletnego pojazdu na poziomie Dyrektora TDT.
136	Art. 43 ust. 4 pkt 4)	<p>Obecny zapis:</p> <p>4) oświadczenie o następującej treści: „Oświadczam, że w zakresie przedmiotu wyposażenia lub części, który może stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, złożyłem tylko jeden wniosek i tylko w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej”.</p> <p>Podtrzymujemy naszą wcześniej wskazaną uwagę dotyczącą wskazania treści oświadczenia w rozporządzeniu, a nie w ustawie.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym.
137	Art. 50 ust. 1 pkt 6)	<p>proponujemy przeredagować zapis analogicznie jak wskazano w propozycji zapisu odnośnie art. 28 ust. 1 pkt 3) lub wykreślić 6)</p> <p>Zapis w naszej ocenie należy wdrożyć do przepisu właściwego ds. rejestracji pojazdu, aby uniknąć interpretacji, z której wynika, że dokument ten jest wymagany w</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Sposób transpozycji rozporządzenia UE zgodny z zasadami techniki legislacyjnej.

		homologacji typu, ponieważ został określony w akcie regulujących homologację typu.			
138	Art. 51 ust. 1 pkt 2)	Obecny zapis: 2) szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służb technicznych w procedurze homologacji typu tramwaju lub trolejbusu; Proponowany zapis: 2)szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służby technicznej w procedurze homologacji typu tramwaju lub trolejbusu; Zapis wskazuje na konieczność realizacji homologacji przez co najmniej dwie służby. Proponujemy wskazać służbę w liczbie pojedynczej.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Art. 51 ust. 1 pkt 2 przyjmie postać: „2) szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służby technicznej w procedurze homologacji typu tramwaju lub trolejbusu;”
139	Art. 53	Obecny zapis: art. 53. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia: 1) warunki wydawania zezwolenia na dopuszczenie do obrotu oraz wzory dokumentów z tym związanych; art. 56 Rozporządzenia 2018/858 stanowi, że Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wzór i system numeracji świadectwa zezwolenia, o którym mowa ... Jeśli ww. zapis jest niekompletny, Dyrektor TDT powinien mieć tak jak wskazaliśmy wcześniej uprawnienia do wydawania własnych regulacji administracyjnych, które nie wnoszą nowych wymagań, a jedynie usprawniają proces. W rozporządzeniu UE mowa jest o świadectwie zezwolenia, a w ustawie wyłącznie o zezwoleniu	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Zostanie dokonana korekta zgodnie z doprecyzowaniem treści w art. 53: „Art. 53. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia: 1) warunki wydawania świadectwa zezwolenia na dopuszczenie do obrotu oraz wzory dokumentów z tym związanych; 2) zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności produkcji – uwzględniając potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem oraz konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.” W art. 43, 44, 45 i 46 zostanie wprowadzone sformułowanie świadectwo zezwolenia, zgodnie ze zgłoszoną uwagą.
140	Art. 56 ust. 7	wpisać do ustawy zapis odnoszący się do rozporządzeń UE (np. art. 56 ust. 7 rozporządzenia 2018/858) art. 56 ust. 7 stanowi, że państwa członkowskie mogą utrzymać przepisy krajowe dotyczące części lub wyposażenia, które mogą wpływać <u>na</u> prawidłowe funkcjonowanie układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub na jego efektywność środowiskową, dopóki nie zostanie ustanowiony wykaz, o którym mowa w art. 55 ust. 4. W naszej ocenie należy ten ustęp wdrożyć do ustawy mając na względzie obowiązujące rozporządzenie dotyczące	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym.

		warunków technicznych pojazdów i zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Powinna być utrzymana w ustawie podstawa do utrzymania przepisy krajowego.			
141	Art. 57 ust. 1	Obecny zapis: Badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu przeprowadza służba techniczna, na wniosek producenta, importera albo właściciela pojazdu. Proponowany zapis: Badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu przeprowadza służba techniczna, na wniosek właściciela pojazdu, producenta, przedstawiciela producenta lub importera. Proponujemy wskazać podmioty ubiegające się o unijne dopuszczenie pojazdu w sposób identyczny jak stanowi rozporządzenie 2018/858. tzn. zmianę kolejności wskazania podmiotów oraz dodanie przedstawiciela pojazdu, który jest wskazany w rozporządzeniu UE.	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Zostanie dokonana korekta zgodnie z uwagą w art. 57 ust. 1: „Badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu przeprowadza służba techniczna, na wniosek właściciela pojazdu, producenta, przedstawiciela producenta albo importera”
142	Art. 59	Obecny zapis: Krajowemu indywidualnemu dopuszczeniu pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2–5, podlega pojazd, o którym mowa w dodatku 2 do części I do załącznika II do rozporządzenia 2018/858: Do korekty zapis. Wnosimy, aby wskazać w ustawie datę produkcji w przypadku dopuszczenia pojazdu, gdyż rozporządzenia UE określają datę produkcji tylko w odniesieniu do homologacji. Zapis nie obejmuje między innymi pojazdów kategorii L, R, T, mimo że to jest krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu. Sprzeczność z art. 2 22) Art. 44 rozporządzenia 2018/858 stanowi: państwa członkowskie udzielają unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdowi, który spełnia wymogi określone w załączniku II część I dodatek 2	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga nieuwzględniona	Wskazana w uwadze informacja dotycząca roku produkcji pojazdu będzie zawarta w oświadczeniu zawierające dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, które będzie wydawane dla każdego nowego pojazdu zarówno w procedurze homologacji typu pojazdu co i dopuszczenia indywidualnego. Procedury krajowe obejmujące dopuszczenie indywidualne nie są w żaden sposób regulowane w rozporządzeniach unijnych 167/2013 czy też 168/2013. Procedury te w całości wynikać będą z rozporządzeń ministra właściwego do spraw transportu i obejmą stosowne wymagania również dla wskazanych kategorii pojazdów rolniczych.

		<p>Ustawa wskazuje na odniesienia do rozporządzenia EU, które mają zastosowanie w krajowym dopuszczeniu pojazdu do ruchu.</p> <p>Należy zweryfikować jakie były intencje zamieszczenia takiej formy zapisu w ustawie, aby jednoznacznie ustalić, w którym kierunku należy skorygować ten zapis w projekcie ustawy.</p>			
143	Art. 73	<p>Obecny zapis:</p> <p>Art. 73. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) świadectwa homologacji typu WE, świadectwa homologacji typu pojazdu, świadectwa homologacji typu EKG ONZ zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania; 2) <p>Proponowany zapis:</p> <p>Art. 73. Wydane przed dniem wejścia w życie ustawy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) świadectwa homologacji typu WE, świadectwa homologacji typu pojazdu, świadectwa homologacji typu EKG ONZ zachowują ważność; 2) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowują ważność; 3) decyzje zwalniające z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność; 4) świadectwa zgodności i świadectwa zgodności WE zachowują ważność; 5) wyciągi ze świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zachowują ważność; 6) decyzje w sprawie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane; 7) decyzje w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu lub dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu zachowują ważność; 8) decyzje w sprawie uznania świadectwa homologacji typu pojazdu zachowują ważność; 9) decyzje w sprawie uznania dopuszczenia jednostkowego pojazdu zachowują ważność. <p>Zapis „zachowują ważność do czasu wygaśnięcia przepisów stanowiących podstawę ich wydania” jest dla nas niezrozumiały.</p>	Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 109.

		<p>Sam fakt zmiany ustawy i wydania nowych aktów wykonawczych nie wnosi „z automatu” nowych wymagań technicznych.</p> <p>Należy sprawdzić, co autor ma na myśli, pisząc o przepisie stanowiącym wydanie danego dokumentu. Możliwe interpretacje to:</p> <p>Dyrektor TDT wydaje dokumenty (homologacje) na podstawie decyzji, w której przywołany jest artykuł ustawy, stanowiący ww. podstawę. Ten artykuł utraci moc z dniem wejściem w życie nowej ustawy, zatem jest obawa że aspekt formalny może być powodem utraty tak wielu ważnych i kluczowych do podmiotów gospodarczych dokumentów wydanych przez Dyrektora TDT.</p> <p>Druga możliwa interpretacja to przepisy określające wymagania techniczne (krajowe przepis, rozporządzenie UE, Regulamin ONZ), dla homologowanego typu, które nie ulegają zmianie z powodu wdrożenia w życie nowej ustawy. Należy również dodać że określenie „wygaśnięcie ważności” nie jest wskazywane w rozporządzeniach UE i regulaminach ONZ.</p> <p>Dla przykładu, gdy zaniechano stosowania dyrektyw EU, to w rozporządzeniu 661/2009 wskazano, że te dyrektywy zostały uchylone, co w może być odczytane, że utraciły ważność. Sam fakt uchylenia dyrektywy (np. 94/20/WE) nie oznacza jednak utraty ważności homologacji wydanej np. dla sprzęgu na zgodność z dyrektywą. Do dziś mamy w obrocie krajowym oraz w UE znaczącą ilość części objętych homologacjami odnoszącymi się do uchylonych dyrektyw i nie są one kwestionowane w zakresie ich ważności.</p> <p>W tym przypadku, powstaje także pytanie, czy homologacje potocznie zwane PL tracą moc na bazie proponowanego zapisu ?</p> <p>Jeśli tak, to jakie jest merytoryczne uzasadnienie?</p> <p>Wg naszej wiedzy wygaśnięcie homologacji następuje, gdy wprowadza się nowe wymagania i wówczas przepis określa jest harmonogram ważności homologacji (okres przejściowy) tak, aby z wyprzedzeniem czasowym poinformować producenta o kluczowych decyzjach.</p>			
144	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	<p>Odnosząc się ogólnie do kwestii projektu ustawy proponujemy przy tej okazji wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym zapisów dopuszczających mechaniczne powielanie podpisów znajdujących się na Świadectwach zgodności, Świadectwach zgodności WE, Wyciągach ze</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.

		<p>świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz Oświadczeniach zawierających dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu. Wspomniane powyżej dokumenty są powszechnie wykorzystywane przy rejestracji pojazdów, w szczególności pojazdów nowych. Wzory tych dokumentów oraz rodzaje zabezpieczeń są wskazane w przepisach prawa. Dokumenty te są przygotowane w setkach tysięcy egzemplarzy tylko dla rynku polskiego, natomiast w skali całej Europy dotyczy to kilkunastu milionów dokumentów. Zgodnie z przepisami prawa dokumenty te mogą być tylko podpisane przez wskazane w świadectwie homologacji osoby. Z uwagi na ich liczbę, od wielu lat dokumenty te mają powielane mechanicznie podpisy. W polskich przepisach prawa możliwość maszynowego powielania podpisu (np. faksymila) jest także znana i stosowana m.in. w ramach dokumentacji potwierdzającej udział w spółce prawa handlowego i uprawniającej do pobierania zysków z działalności takiej spółki czy działalności ubezpieczeniowej. Niestety nie mamy takiego rozwiązania w obrębie przepisów homologacyjnych. Na gruncie prawa polskiego, każdy taki dokument powinien być podpisany odręcznym podpisem, co ze względu na ich liczbę, jest w praktyce niewykonalne. Więcej szczegółów w naszym piśmie z dnia 19 czerwca 2020 roku skierowanym do Pana Rafała Webera Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Ponadto proponujemy wprowadzenie elektronicznego obiegu takich dokumentów, w tym także z uwzględnieniem zapisów art. 37 rozporządzenia 2018/858.</p>			
145	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	<p>Kolejną kwestią wymagającą w naszej opinii rozszerzenia w projekcie, jest kwestia corocznych badań pojazdów LNG i CNG. W tym zakresie projekt ustawy dotyka tylko instalatorów, którzy domontowują instalacje gazowe: „montaż instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem”. W przypadku gdy pojazd jest fabrycznie wyposażony w instalację gazową LNG lub CNG kwestia ta nie jest opisana w projekcie w zakresie dotyczącym corocznych badań okresowe zbiorników. Ponadto oficjalne wymagania dotyczące możliwości wykonywania corocznych badań zbiorników LNG/CNG pozwalają je tylko wykonywać przez podmioty dopisane do listy Instalatorów i posiadające „świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Dotychczas stosowana praktyka i stanowiska przekazywane do starostw wskazywały, iż w przypadku pojazdów nowych w zakresie fabrycznego wyposażenia w instalacje gazową (silnik wraz z instalacją gazową objętym stosownym świadectwem homologacji typu pojazdu) wystarczające powinny być informacje dotyczące wielopaliowości silnika zawarte w świadectwie zgodności. Natomiast kwestia corocznych badań zbiorników wykracza poza zakres projektu ustawy.

		przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazowego”. Powoduje to, że w pojazdach posiadających fabryczną instalację nie może być wykonany taki przegląd przez autoryzowane stacje obsługi danego producenta ponieważ nie posiadają wspomnianego powyżej świadectwa montażu i nie są na liście instalatorów. Skutkuje to koniecznością dokonywania przeglądów instalacji w zakładach, które w naszej opinii nie zawsze posiadają taką wiedzę na temat instalacji gazowej, pojazdu jak autoryzowane stacje obsługi. W związku z tym proponujemy wprowadzenie możliwości wykonywania takich przeglądów przez autoryzowane stacje obsługi producenta pojazdu po weryfikacji spełniania wymagań i warunków zakładowych określonych w przepisach.			
146	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	W naszej opinii kwestie homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu ze względu na swą specyfikę i występujące odrębności od homologacji pojazdów powinny zostać uregulowane w odrębnej jednostce redakcyjnej ustawy np. rozdziale. Obowiązujące przepisy EKG ONZ i UE (w szczególności rozporządzenie 167/2013, 168/2013, 2018/858), nie wymagają tak szerokich i restrykcyjnych regulacji w zakresie wyposażenia pojazdu w instalacje gazowe. Proponujemy wdrożenie w ustawie w pierwszym etapie koniecznych zmian wymaganych przez przepisy międzynarodowe, a w dłuższej perspektywie czasowej w kolejnym etapie przygotowanie dalszych regulacji rynku krajowego np. poprzez wprowadzenie odpowiedniego <i>vacatio legis</i> . Przygotowanie się branży autogazu, do wszystkich zmian od 1 stycznia 2022 nie jest możliwe.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga wyjaśniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Procedury wyposażania pojazdu w instalację przystosowującą do zasilania gazem są procedurami krajowymi. Projektowane przepisy nie nakładają nowych obowiązków, a jedynie sankcjonują funkcjonowanie na terytorium Polski przepisów, które już obowiązują. W odniesieniu do procedur homologacji dodatkowych układów zasilania pojazdów paliwem gazowym, należy mieć na względzie, iż projektowane przepisy zachowują aktualny (krajowy) system homologacji w tym zakresie jednocześnie wprowadzając dodatkową opcjonalną (krajową) ścieżkę uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Obie krajowe ścieżki (obecna oraz nowoprojektowana) mogą funkcjonować równolegle. Ich wybór należy do podmiotów chcących dokonywać takich instalacji w pojazdach. Ze względu na powyższe nie ma na tym etapie prac potrzeby zmiany terminu wejścia w życie projektowanych przepisów.
147	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	W celu przeprowadzenia pełnych konsultacji niezbędne jest zapoznania się również z projektami rozporządzeń wykonawczych, które mają w bardzo szerokim zakresie doregulować obowiązki i funkcjonowanie całej branży autogazu, dlatego prosimy o ich udostępnienie do konsultacji.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Akty wykonawcze, zgodnie z techniką legislacyjną zostaną dołączone na dalszym etapie prac legislacyjnych.
148	Art. 2 ust. 1 pkt 19	Ujednolicenie pojęć i definicji legalnych używanych w ustawie np. art. 2 ust.1 pkt 19; ponadto w naszej ocenie należałoby uzupełnić definicje poprzez wskazanie, że „typ	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.

		pojazdu” rozumiany jest zgodnie z definicją zawartą w ustawie Prawo o ruchu drogowym itp.			
149	Art. 1 ust. 1 pkt 4 Art. 2 ust. 1 pkt 17-19 Art. 13 ust. 4 Art. 14 ust. 3 lit. a Art. 15 ust. 4 Art. 34 ust. 4 Art. 35 ust. pkt 1	We wskazanych przepisach konieczne wydaje się przeanalizowanie spójności wskazanych tam definicji.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 78.
150	Art. 11	W opinii naszych firm członkowskich zakres art. 11 wykracza poza uregulowania zawarte w rozporządzeniach 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858. Ponadto w odniesieniu do ust. 3 pkt 3 brak definicji „dokumentu potwierdzającego” oraz definicji „odpowiednich narzędzi i urządzeń diagnostycznych”. Nie jest doprecyzowane co dokument potwierdzający powinien zawierać, czy oświadczenie to też dokument w rozumieniu tego przepisu? Czy już przy wykonywaniu badań na dany typ pojazdu należy mieć skompletowaną konkretną bazę wszystkich warsztatów montujących instalację?	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga uwzględniona.	Wzory dokumentów oraz wymaganych narzędzi i urządzeń diagnostycznych zostanie doprecyzowany na poziomie aktów wykonawczych.
151	Art. 29 ust. 1	W odniesieniu do art. 29 ust. 1 w naszej opinii wskazane byłby doprecyzowanie o jakie warunki i jakiego rodzaju zmiany chodzi, a także doprecyzowanie terminu na powiadomienie np. „Producent jest obowiązany powiadomić Dyrektora TDT w terminie do 90 dni o:”	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym.
152	Art. 31 pkt 2	W zakresie art. 31 pkt. 2 proponujemy wprowadzenie opisanej powyżej możliwości korzystania z elektronicznej formy świadectwa zgodności, wyciągu ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz Oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, a także możliwości mechanicznego powielania podpisów na tych dokumentach.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
153	Art. 33	Zgodnie z obecną treścią art. 33 właściciel homologacji odpowiada za montaż na równi z warszatem, które jest odrębnie funkcjonującym przedsiębiorcą i który może być wpisany do homologacji różnych podmiotów. Proponujemy dodać zapis mówiący o tym, że poza właścicielem homologacji odpowiedzialność będzie ponosić także warsztat, jeśli przedstawi się warszatom odpowiednie	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Odpowiedzialność za dokonywany montaż ponosi posiadacz świadectwa homologacji i jego rolą jest takie zawarcie umowy z zakładem montującym i nadzór nad tym zakładem montującym, by instalacje były realizowane w sposób zgodny z przepisami.

		<p>wytyczne montażu, zapewni szkolenia itp. W związku z tym proponujemy art. 33 nadać brzmienie: „Art. 33.</p> <p>1. Podmiot dokonuje montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu we wskazanych w świadectwie homologacji zakładach montujących, nad którymi sprawuje nadzór, dbając o zgodność montażu z warunkami udzielenia homologacji montażu, niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy we wszystkich jego etapach.</p> <p>2. Podmiot dokonuje montażu instalacji R115 przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zgodnie z warunkami udzielenia homologacji montażu instalacji R115.</p> <p>3. Podmioty, o których mowa w ust. 1 i 2, są odpowiedzialne za wszystkie aspekty procesu homologacji oraz za zapewnienie zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu z warunkami udzielenia homologacji montażu, niezależnie od tego, czy bezpośrednio w nim uczestniczą, z zastrzeżeniem iż podmiot, który nie uczestniczy bezpośrednio w montażu nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli wykaze, że w celu zapewnienia zgodności montażu z warunkami udzielenia homologacji, zapewnia zakładom montującym cykliczne szkolenia z prawidłowego montażu, nowości, nie rzadziej niż co 12 m-cy oraz przedstawia im odpowiednie wytyczne montażu.</p> <p>4. Za prawidłowość i jakość wykonanego montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu odpowiedzialny jest zakład montujący.”</p>			
154	Art. 34 ust. 3	<p>W odniesieniu do art. 34 ust. 3 proponujemy aby dane były udostępniane publicznie. Proponujemy aby przygotować bazę elektroniczną z możliwością wyszukiwania podmiotów uprawnionych (niestety obecny publicznie dostępny sposób prezentacji tych podmiotów jest nieczytelny).</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Podnoszona kwestia wykracza poza zakres projektu ustawy.
155	Art. 36 ust. 1	<p>W odniesieniu do art. 36 ust. 1 proponujemy nadać mu brzmienie: „1. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany w terminie 90 dni powiadomić Dyrektora TDT: 1) o zawieszeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu instalacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Powiadomienie organu odpowiedzialnego za wydanie stosownego świadectwa homologacji w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w produkcji objętym tym świadectwem homologacji jest podstawą do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa takich pojazdów. Zgłoszenie informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach do wskazanego organu tj. UOKiK nie jest gwarantem realizacji akcji naprawczej polegającej na doprowadzenia pojazdu/ pojazdów do

		<p>2) o zakończeniu działalności gospodarczej polegającej na montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.”</p> <p>Proponujemy usunięcie pkt 3) w ust 1 art. 36. w takich przypadkach zawiadamia się UOKiK; a jeżeli zapis ma zostać, należałoby go doprecyzować, co rozumie się pod tym pojęciem, np. poprzez odniesienie do przepisów o ochronie konkurencji i konsumentów, bądź nadać alternatywne brzmienie art. 36 ust 1 pkt 3):</p> <p>„3) o zagrożeniu dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska stwierdzonym w pojeździe wprowadzonym do obrotu, które skutkują koniecznością powiadomienia Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na podstawie odrębnych przepisów.”</p>			<p>stanu zgodnego z wymaganiami. W przypadkach stwierdzenia zagrożeniu dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska, proponowanie 90-dniowego czasu na przygotowanie powiadomienia jest nieuzasadnione.</p>
156	Art. 36 ust. 3	<p>W odniesieniu do art. 36 ust. 3 proponujemy wprowadzenie możliwości przesyłania zbiorczego rejestru wydanych wyciągów ze świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu najlepiej w wersji elektronicznej. W związku z tym proponujemy następujące brzmienie:</p> <p>„3. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu po zakończeniu działalności gospodarczej, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, przekazuje Dyrektorowi TDT, w terminie 30 dni od dnia zakończenia działalności gospodarczej, w formie elektronicznej zbiorczy rejestr wydanych wyciągów ze świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.”</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	<p>Propozycja wykluczyłaby możliwości techniczne części podmiotów dokonujących montażu dodatkowej instalacji zasilania pojazdu gazem.-</p>
157	Art. 36 ust. 4	<p>W naszej opinii art. 36 ust. 4 powinien jeszcze raz zostać przeanalizowany pod kątem zgodności z przepisami dotyczącymi ochrony konsumenta i bezpieczeństwa produktów.</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	<p>Powiadomienie organu odpowiedzialnego za wydanie stosownego świadectwa homologacji w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w produkcie objętym tym świadectwem homologacji jest podstawą do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa takich pojazdów. Zgłoszenie informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach do wskazanego organu tj. UOKiK nie jest gwarantem realizacji akcji naprawczej polegającej na doprowadzenia pojazdu/ pojazdów do stanu zgodnego z wymaganiami. W przypadkach stwierdzenia zagrożeniu dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska, proponowanie 90-dniowego czasu na przygotowanie powiadomienia jest nieuzasadnione.</p>

158	Art. 37	<p>Proponujemy art. 37 nadać brzmienie:</p> <p>„Art. 37. 1. Dyrektor TDT może cofnąć świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu wydane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w przypadku:</p> <p>1) powtarzających się negatywnych wyników kontroli zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu które nie zostały usunięte mimo wskazania uprzednio przez TDT na takie naruszenia;</p> <p>2) niepowiadomienia Dyrektora TDT przez producenta lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu o stwierdzeniu w pojeździe wprowadzonym do obrotu zagrożeń dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub ochrony środowiska skutkujących koniecznością powiadomienia UOKiK na podstawie odrębnych przepisów i niepodjęcia działań polegających na usunięciu tych zagrożeń;</p> <p>3) złożenia wniosku o wycofanie świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu przez producenta albo podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.”</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga uwzględniona.	<p>W art. 37 zostanie dodany ust. 2:</p> <p>„2. W przypadku negatywnego wyniku kontroli zgodności montażu, Dyrektor TDT wzywa producenta do usunięcia braków, w terminie 90 dni od dnia otrzymania wezwania. W przypadku nieusunięcia braków Dyrektor TDT cofa wydane świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu.”</p>
159	Nowy Art. 37a	<p>Proponujemy dodanie dodatkowego art. 37a, który byłby dodatkowym możliwym rozwiązaniem, gdy nieprawidłowości leżą po stronie zakładu montującego:</p> <p>„Art. 37a. 1. Dyrektor TDT może wykreślić zakład montujący instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem z wykazu zakładów montujących instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem w przypadku powtarzających się negatywnych wyników kontroli zgodności sposobu montażu dodatkowej instalacji do zasilania gazem pojazdu.”</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	<p>Wykreślenie lub dopisanie zakładu montującego instalacje w pojeździe do listy zakładów wskazanych w posiadanym świadectwie homologacji należy tylko i wyłącznie do instalatora. Instalator odpowiada za jakość prac zakładów realizujących montaż instalacji w jego imieniu.</p>
160	Art. 38	<p>W naszej opinii Właściciel/użytkownik pojazdu nie jest właściwym adresatem instrukcji montażu, z instrukcji montażu może korzystać –warsztat, a nie konsument; Właściciel pojazdu nie potrzebuje instrukcji montażu, a już na pewno instrukcji dla każdego pojazdu, w którym dokonano montażu takiej instalacji. W związku z tym proponujemy następujące brzmienie art. 38:</p> <p>„Art. 38. Producent lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest obowiązany wydać właścicielowi/użytkownikowi pojazdu wyciąg ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	<p>Projektowany przepis nie odnosi się do samodzielnego montażu dodatkowego układu zasilania gazem ale jest związany z dokumentem dla użytkownika pojazdu, którym może on się posłużyć, np. w przypadku zastrzeżeń co do prawidłowości wykonania montażu w jego pojeździe, np. w stacji kontroli pojazdów.</p>

		instalacji zasilania gazem pojazdu i instrukcję obsługi instalacji zamontowanej w pojeździe.”			
161	Art. 39	<p>W odniesieniu do art. 39 wydaje się, że projektodawca miał na myśli istotne elementy a nie informowanie np. o wymianie filtra, której dokonuje się przy okresowym przeglądzie serwisowym. Wyposażenie obowiązkowe i dopuszczalne jest wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia w załączniku nr 9 w pkt. 9.1 w tabeli i gdyby informować o każdym wyposażeniu zawartym w tej liście byłby to bardzo uciążliwy obowiązek. Zatem doprecyzowania wymaga czy przez „zmianę” będzie się też rozumiało wymianę wtryskiwaczy po okresie eksploatacji? Wskazane byłby także –dookreślić taki dokument, jako np. aneks/zaświadczenie do wyciągu ze świadectwa –homologacji, wskazać, jakie informacje powinien zawierać, opcjonalnie opracować jego –wzór i umożliwić wydawanie w wersji elektronicznej w systemie teleinformatycznym. Proponujemy doprecyzować obowiązek powiadamiania Dyrektora TDT o zmianach np. do zbiorczego informowania w terminie do 14 dnia następnego miesiąca za miesiąc poprzedni. W związku z tym proponujemy następujące brzmienie art. 39:</p> <p>„Art. 39. Podmiot gospodarczy lub podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu wprowadzający zmiany w zakresie wyposażenia obowiązkowego w znajdującej się w pojeździe instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest obowiązany wydać właścicielowi pojazdu dokument np. aneks/zaświadczenie do wyciągu ze świadectwa homologacji potwierdzający zgodność z warunkami udzielenia homologacji, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia wprowadzenia zmian.”</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Celem wprowadzenia wymagania, o którym mowa w art. 39 było utworzenie dokumentu, który będzie wytworzony po każdorazowej ingerencji w układzie zasilania gazem pojazdu. Przepis nie rozróżnia elementów (np. przywołanego filtra) i nie uzależnia od tego obowiązku wydania stosownego dokumentu potwierdzającego zgodność z warunkami udzielenia homologacji.
162	Art. 40	<p>W odniesieniu do art. 40 proponujemy nadać mu brzmienie:</p> <p>„Art. 40. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu umieszcza firmę lub znak towarowy oraz oznaczenie typu lub numer identyfikacyjny, zgodnie z art. 34 ust. 2 rozporządzenia 167/2013, art. 39 ust. 2 rozporządzenia 168/2013 albo art. 38 ust. 2 rozporządzenia 2018/858, na podlegających homologacji komponentach instalacji gazowej sporządzonych według wymagań</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga uzasadniona.	Art. 40 przyjmie postać: <p>„Art. 40. Podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu umieszcza na tabliczce informacyjnej w odniesieniu do podlegających homologacji komponentach instalacji gazowej informacje według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1.”</p>

		określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54 ust. 1.”			
163	Art. 49 Art. 54 Art. 66	W odniesieniu do art. 49, 54 i 66 w zakresie odnoszącym się do kosztów za czynności związane z systemami homologacji proponujemy uzupełnienie zapisów ustawy bądź dodanie odpowiedniego aktu delegowanego, który będzie zawierał w sobie zapisy obecnie zawarte w ocenie skutków regulacji w części „Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń”. W szczególności dotyczy to tych zapisów, które odnoszą się do „systemu określania opłaty” zawartego na str. 9 oceny skutków regulacji. Wyrażamy nadzieję, że zgodnie z zawartymi w ocenie skutków regulacji zapisami, celem tej regulacji jest urealnienie kosztów, a także uzależnienie ostatecznej opłaty od jakości złożonej do TDT dokumentacji. W naszej opinii te zapisy powinny także uwzględniać „mechanizm zabezpieczający” przed nieograniczonym wzrostem opłat za czynności.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Przyjęty system opłat oparty na stawce godzinowej za czas niezbędny do weryfikacji dokumentacji oraz wydania świadectwa homologacji został oparty na istniejącym systemie opłat wskazanym w art. 23 ust. 4 ustawy o dozorze technicznym. Rozwiązanie to jest wzorowane na systemach opłat obowiązujących w innych państwach Unii Europejskiej.
164	Art. 52	W odniesieniu do art. 52 projektu uprzejmie prosimy o wprowadzenie możliwości dla producentów składających wnioski o końcową partię produkcji wyboru sposobu liczenia liczby pojazdów pomiędzy systemem „3 miesięcy” albo „procentowym”. Obecnie zmiany przepisów skutkujące wygaśnięciem świadectwa homologacji następują bardzo szybko co w istotny sposób utrudnia producentom pojazdów zmieszczenie się w liczbie pojazdów wynikającej z „procentowego” liczenia. Wprowadzenie takiego wyboru byłoby istotnym uproszczeniem dla podmiotów wprowadzających nowe pojazdy.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Zapis funkcjonujący w obowiązujących przepisach ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Rozporządzenie wymaga wyboru przez państwo członkowskie jednej z opcji procedury końcowej partii produkcji, co zostanie zrealizowane w akcie wykonawczym do ustawy.
165	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	W odniesieniu do zapisów art. 54 jak i całej ustawy, wyrażamy nadzieję że przepisy te w zakresie instalacji gazowych będą także odnosiły się do pojazdów kategorii T. Obowiązujące akty prawne nie zawierają warunków technicznych i procedury homologacyjnej dla pojazdów kategorii T. Konwersja pojazdów kategorii T może odbywać się na poziomie studyjnym czy też laboratoryjnym, bez możliwości umieszczenia opracowanych rozwiązań szeroko na rynku. Z technicznego punktu widzenia nie istnieją bowiem przeciwwskazania, aby opracowane rozwiązania przystosowujące silniki i pojazdy były stosowane również w pojazdach zaklasyfikowanych do pozostałych kategorii homologacyjnych, tj. m.in. kategorii „T”.	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga nieuwzględniona.	Procedura oparta na przepisach regulaminów ONZ nr 67, 110 oraz 115 nie odnosi się do pojazdów kategorii T. Z tego względu procedury homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd o zasilania gazem nie obejmują pojazdów należących do kategorii T.

166	Art. 73	<p>W odniesieniu do art. 73 zawierającego przepisy przejściowe odnoszące się do wydanych przed wejściem w życie homologacji, a także na ich podstawie dokumentów, pragniemy zwrócić uwagę, że w zaproponowanym w projekcie kształcie będą skutkować unieważnieniem wszystkich dotychczas wydanych świadectw homologacji, świadectw zgodności i wyciągów ze świadectw homologacji. Taka regulacja miałaby bardzo negatywne skutki. W związku z tym w naszej opinii wydane wcześniej świadectwa homologacji oraz wydane na ich podstawie dokumenty, powinny tracić ważność tylko w przypadku gdy ulegają zmianie „przepisy techniczne” stanowiące podstawę wydania tych świadectw homologacji. W obecnym brzmieniu projektu świadectwa te tracą ważność ze względu na fakt, że wraz z wejściem projektowanej ustawy, tracą ważność przepisy Rozdziału Ia ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.), a w szczególności art. 70h. W związku z tym proponujemy zastosowanie brzmienia przepisów zawartych w art. 10 ustawy z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1448 z późn. zm.), która implementowała do polskiego porządku prawnego przepisy ramowej dyrektywy homologacyjnej 2007/46/WE, która utrzymała w mocy wydane wcześniej świadectwa homologacji oraz wydane na ich podstawie dokumenty do czasu wygaśnięcia/zmiany przepisów technicznych.</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 109.
167	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	<p>Jednocześnie mając na uwadze, że przedmiotowy projekt obejmuje swoim zakresem bardzo istotny obszar proponujemy wprowadzenie dłuższego vacatio legis dla całej ustawy.</p>	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Uwaga wyjaśniona.	<p>Procedury doposażania pojazdu w instalację przystosowaną do zasilania gazem są procedurami krajowymi. Projektowane przepisy nie nakładają nowych obowiązków, a jedynie sankcjonują funkcjonowanie na terytorium Polski przepisów, które już obowiązują. W odniesieniu do procedur homologacji dodatkowych układów zasilania pojazdów paliwem gazowym, należy -mieć na względzie, iż projektowane przepisy zachowują aktualny (krajowy) system homologacji w tym zakresie jednocześnie wprowadzając dodatkową opcjonalną (krajową) ścieżkę uzyskania homologacji poprzez tryb przewidziany w regulaminie ONZ nr 115. Obie krajowe ścieżki (obecna oraz nowoprojektowana) mogą funkcjonować równolegle. Ich wybór należy do podmiotów chcących dokonywać takich instalacji w pojazdach. Procedury homologacji</p>

					typu UE pojazdu lub typu UE przedmiotu wyposażenia lub część lub typu ONZ przedmiotu wyposażenia lub części, nie będą wymagały od producentów żadnego nakładu pracy na dostosowanie do obowiązujących od lat wymagań unijnych. Ze względu na powyższe nie jest wymagane wydłużenie terminu vacatio legis.
168	Art. 43 ust. 1	Konieczność doprecyzowania art. 43 ust. 1 projektu ustawy poprzez wprowadzenie zwrotu „typu” przed sformulowaniem: „przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów [...]”.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców	Uwaga uwzględniona.	Zostanie dokonana korekta zgodnie z art. 70ze ustawy Prawo o ruchu drogowym.
169	Art. 2 ust. 1 pkt 15	Rewizja definicji „typu przedmiotu wyposażenia lub części” z art. 2 ust. 1 pkt 15) projektu ustawy	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców	Uwaga uwzględniona.	Komentarz jak w pkt 2.
170	Art. 49	Zastrzeżenia do katalogu „podmiotów zobowiązanych do pokrycia kosztów związanych z procedurą uzyskania zezwolenia na wprowadzenie do obrotu przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów”	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców	Uwaga nieuwzględniona.	Art. 49 odnosi się w sposób ogólny do kosztów badań ponoszonych w ramach poszczególnych procedur. Ogólne sformułowanie podmiotu gospodarczego funkcjonuje -w tym przypadku zgodnie z właściwością wynikającą z definicji wskazanej w art. 2 ust. 1 pkt 5: „5) podmiocie gospodarczym – rozumie się przez to producenta, przedstawiciela producenta, -importera lub dystrybutora;”.
171	Art. 28 ust. 1 pkt 4	Wątpliwości interpretacyjne dotyczące zakresu zastosowania obowiązku wynikającego z art. 28 ust. 1 pkt 4 projektu ustawy. Należy przy tym zauważyć, iż zgodnie z treścią art. 28 ust. 5., przepis ust. 1 pkt 1 i 4 oraz ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio do producenta przedmiotu wyposażenia lub części. Z kolei art. 59 ust. 2 Rozporządzenia 2018/858 stanowi o obowiązku dostarczenia „niezbędnych instrukcji opisujących wszelkie szczególne warunki lub ograniczenia”. W związku z tym, że proponowane przez projektodawcę sformułowanie art. 28 ust. 1 pkt 4 projektu ustawy (z uwagi na wydzielenie „instrukcji obsługi lub podręcznika użytkownika” do osobnego punktu) może być zinterpretowane jako rozszerzenie zakresu obowiązków producentów przedmiotów wyposażenia lub części - zarówno w stosunku do obecnych przepisów UPRD, jak i przepisów rozporządzenia 2018/858, ZPP rekomenduje doprecyzowanie art. 28 ust. 1 pkt 4. Biorąc pod uwagę literalną wykładnię art. 28 ust. 1 pkt 4 w związku z art. 28 ust. 5 można odnieść wrażenie, że producent	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców	Uwaga uwzględniona.	Zostanie dokonana korekta zgodnie z doprecyzowaniem treści w art. 28 ust. 5: „przepis ust. 1 pkt 1 i 4 lit. b oraz ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio do producenta przedmiotu wyposażenia lub części.”

		przedmiotu wyposażenia lub części byłby zawsze - w odniesieniu do każdej części - zobowiązany do dostarczenia instrukcji obsługi lub podręcznika użytkownika. W naszej ocenie, wprowadzenie takiego wymogu nie ma racjonalnego uzasadnienia, gdyż tego typu rozwiązanie byłoby wysoce niepraktyczne. Uważamy, że wystarczające byłoby, gdyby producent części został zobowiązany do składania dodatkowych informacji jedynie w odniesieniu do części, co do których występują szczególne warunki lub ograniczenia związane z ich użytkowaniem.			
172	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	Uwaga dotycząca uwzględnienia w projekcie ustawy, jak i w aktach wykonawczych, które powstaną do tej ustawy właściwe wymogi alternatywne dla krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wymienionego w Artykule 2 ust. 4. lit. a) rozporządzenia 2018/858, tj. pojazdu przeznaczonego wyłącznie do wyścigów drogowych. Wymogi te powinny uwzględniać przepisy Fédération Internationale de l'Automobile, jak i Polskiego Związku Motorowego odnośnie samochodów rajdowych, które definiują specjalistyczne wyposażenie bezpieczeństwa oraz zakres modyfikacji tych pojazdów.	Automobilklub Rzeszów, Automobilklub Sudecki, Automobilklub Rzeszów, Automobilklub Polski, Automobilklub Wielkopolski, Fundacja Baja Poland, M-Sport Poland Sp. z o.o., Polski Związek Motorowy, Stowarzyszenie Global Sport, Stowarzyszenie Moto Sport Gliwice	Uwaga nieuwzględniona.	Producent może wystąpić o indywidualne dopuszczenie pojazdu na podstawie rozporządzenia 2018/858/UE, pod warunkiem, że pojazdy te spełniają wymogi tego rozporządzenia. Jednocześnie istnieje możliwość skorzystania z trybu przewidzianego w art. 65 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.
173	Art. 60	Należy uwzględnić opinię krajowego przedstawiciela FIA, którym obecnie jest PZM, w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia dla pojazdu przeznaczonego wyłącznie do wyścigów drogowych, którego wsparcie zapewniłoby jednostkom uprawnionym wykonującym badania oraz TDT doradztwo merytoryczne i ułatwiłoby implementacją wymogów alternatywnych dla tego rodzaju pojazdów. Proponowany zapis: W art. 60 projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (UC80) po pkt. 2) dodaje się pkt. 3) w brzmieniu: 3) w przypadku pojazdów o których mowa w art. 2 ust. 4 lit. a rozporządzenia 2018/858 opinię upoważnionej przez	Polski Związek Motorowy	Uwaga nieuwzględniona.	Producent może wystąpić o indywidualne dopuszczenie pojazdu na podstawie rozporządzenia 2018/858/UE, pod warunkiem, że pojazdy te spełniają wymogi tego rozporządzenia. Jednocześnie istnieje możliwość skorzystania z trybu przewidzianego w art. 65 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

		Fédération Internationale de l'Automobile (HA) osoby prawnej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.			
174	Uwaga natury ogólnej do projektu ustawy	W rozporządzeniu o którym mowa w art. 64 projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (UC80) należy stworzyć wymagania alternatywne dla pojazdów przeznaczonych wyłącznie do wyścigów drogowych na podstawie regulaminów technicznych FIA i PZM. Jednocześnie w tym samym rozporządzeniu należy określić taki zakres i sposób przeprowadzania badań w ramach procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia dla pojazdów przeznaczonych wyłącznie do wyścigów drogowych, który będzie adekwatny i akceptowalny kosztowo w stosunku do liczby wprowadzanych pojazdów tego typu do obrotu w przeciągu roku, to jest nie przekraczającej 150 egzemplarzy.	Polski Związek Motorowy	Uwaga nieuwzględniona.	Producent może wystąpić o indywidualne dopuszczenie pojazdu na podstawie rozporządzenia 2018/858/UE, pod warunkiem, że pojazdy te spełniają wymogi tego rozporządzenia. Jednocześnie istnieje możliwość skorzystania z trybu przewidzianego w art. 65 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.
175	Art. 67	W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Z 2021 r. poz. 450, 463, 694 i 720) wprowadzić definicję pojazdu przeznaczonego wyłącznie do wyścigów drogowych. Proponowany zapis: W art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Z 2021 r. poz. 450, 463, 694 i 720) dodaje się pkt 39a) w brzmieniu: 39a) pojazd przeznaczony wyłącznie do wyścigów drogowych — pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki: a) jest przeznaczony wyłącznie do zawodów sportowych lub jazd testowych związanych z tymi zawodami, które są organizowane lub pozytywnie zaopiniowane przez upoważnioną przez Fédération Internationale de l'Automobile (HA) lub Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) osobę prawną na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. b) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do rejestru upoważnionej przez FIA lub FIM osoby prawnej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.	Polski Związek Motorowy	Uwaga nieuwzględniona.	Producent może wystąpić o indywidualne dopuszczenie pojazdu na podstawie rozporządzenia 2018/858/UE, pod warunkiem, że pojazdy te spełniają wymogi tego rozporządzenia. Jednocześnie istnieje możliwość skorzystania z trybu przewidzianego w art. 65 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

**ZGŁOSZENIE
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM**

Ministerstwo Infrastruktury ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

Projekt ustawy o homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia z dn. 3 sierpnia 2021 r.

A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM**1. Nazwa/imię i nazwisko****

Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców

2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania**

00-043 Warszawa, ul. Czackiego 3/5

3. Adres do korespondencji i adres e-mail

00-043 Warszawa, ul. Czackiego 3/5, biuro@pogp.pl

**B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU
WYMIONIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM**

Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Andrzej Olechowski	[REDACTED]

**C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU
BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY**

Polska Organizacja Gazu Płynnego (dalej także: POGP) traktuje projekt ustawy o homologacji pojazdów jako nowe, kompleksowe podejście do problematyki homologacji, dotąd regulowanej na podstawie ustawy - prawo o ruchu drogowym. Wspieramy dążenie do harmonizacji prawa krajowego z europejskim, jednakże poniżej przedstawiamy nasze uwagi do przedłożonego w dn. 12.08. br. tekstu.

Członkowie Polskiej Organizacji Gazu Płynnego pragną zwrócić uwagę na następujące uwarunkowania:

- Rynek autogazu w Polsce należy do najlepiej rozwiniętych w Europie. Po krajowych drogach porusza się ok. 3 mln z ogólnej liczby ok. 15 mln pojazdów przystosowanych w Europie do zasilania gazowego. LPG przyczynia się tym samym do realizacji celów dekarbonizacji transportu w Polsce, oferując o ok. 20% niższy ślad węglowy, niż w przypadku spalania paliw ciekłych.
- Badania autogazu prowadzone regularnie przez Polską Inspekcję Handlową dowodzą wysokiej jakości paliwa oferowanego na rynku w porównaniu do innych paliw silnikowych. Według danych za 2020 r., 0,84% przebadanych próbek nie spełniało wymagań jakościowych dla gazu skroplonego – w porównaniu 1,88% zakwestionowanych próbek w przypadku paliw ciekłych.
- Dotychczasowa praktyka branży autogazu w Polsce dowodzi wysokiego bezpieczeństwa pracy montowanych instalacji – nie są nam znane przypadki

zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu użytkowników pojazdów.

Polska Organizacja Gazu Płynnego stoi na stanowisku, że obecny system homologacji jest rozwiązaniem działającym poprawnie działającym od wielu lat – zarówno na poziomie administracyjnym, jak i w zakresie zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg. Niektóre niewłaściwe, jak np. wyciągi ze świadectwa homologacji nie wymagają aż tak radykalnych zmian przepisów. Należy tym samym dołożyć wszelkich starań, aby projektowana ustawa o homologacji pojazdów nie stworzyła barier natury administracyjnej ani finansowej dla funkcjonowania i rozwoju rynku autogazu. Obowiązujące przepisy EKG ONZ i UE (rozporządzenia 1677/2013, 168/2013, 2018/858), nie wymagają od władz polskich tak restrykcyjnych regulacji w zakresie wyposażenia pojazdu w instalacje autogazowe LPG i CNG.

Członkowie POGP reprezentujący segment autogazu, zwracają w szczególności uwagę na następujące niejasności:

- Nazwanie w treści ustawy wyłącznie Regulaminu UNECE nr 115 budzi obawy instalatorów instalacji zasilania gazem co do konieczności przejścia w pełni na znacznie bardziej kosztowny model homologacji instalacji R115. Także ci członkowie POGP, którzy oferują już dziś kompletne instalacje R115, zwracają uwagę, że ze względu na wyższe koszty popyt na nie jest istotnie niższy, niż na instalacje homologowane na podstawie Regulaminu UNECE nr 67.
- W przypadku tzw. instalacji R115 konieczna jest homologacja zabudowy dla każdej marki pojazdów dla której oferują swoje usługi, co wymaga przejścia przez proces z każdym z producentów pojazdów. Świadectwo homologacji może być w tym przypadku wydane poza terytorium RP. Treść projektowanej ustawy sugeruje, że obok takiej homologacji sposobu montażu instalacji dla konkretnych modeli pojazdów zgodnie z R115, konieczne byłoby dodatkowo uzyskanie świadectwa homologacji w procedurze realizowanej przez TDT, co oznaczałoby podwójną homologację.
- R115 był i jest możliwy do wdrożenia i stosowania przez polskie podmioty gospodarcze. Argumenty, że projekt ustawy otwiera krajowy rynek dla sprzedaży części wyposażenia zgodnie z R115, czy też nastąpi zwiększenie konkurencyjności w sektorze mikro, małych i średnich firm, oraz o pozytywnym wpływie na rodziny i obywateli wydaje się być mało uzasadnione.

W związku z powyższym, Polska Organizacja Gazu Płynnego postuluje:

- doprecyzowania definicji „sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu” zawartej w Art. 2 ust. 1, aby jednoznacznie powiązać ją z postanowieniami Regulaminów UNECE nr 67 oraz nr 110. Istotne jest zachowanie w projektowanej ustawie równoprawnego traktowania w procesie homologacji rozwiązań opartych na R115 oraz R67/R110.
- jednoznaczne rozstrzygnięcie, że nie wymaga krajowej homologacji sposób montażu instalacji R115, dla którego instalator posiada świadectwo homologacji przyznane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w innym Państwie Członkowskim Unii Europejskiej. Pozwalałoby to uniknąć zjawiska „podwójnej homologacji”, które stanowiłoby poważną barierę rozwoju dla polskiej branży LPG.

- aktualizację warunków technicznych w ramach projektowanych rozporządzeń wykonawczych do ustawy o homologacji pojazdów, np. w celu szerszego wykorzystania gazu płynnego do zasilania pojazdów rolniczych kategorii T. Pozwoliłoby to na obniżenie śladu węglowego w sektorze rolnictwa i leśnictwa dzięki zastosowaniu gazu płynnego (w przyszłości także bioLPG), obok paliw płynnych opartych na biostrach i bioetanolu.

Postulujemy uwzględnienie kategorii "T" jako potencjalnej możliwości rozwoju tego podsegmentu rynku, upoważniając właściwego Ministra do wydania stosownego rozporządzenia w tym zakresie.

- rozszerzenie funkcjonalności obecnej elektronicznej skrzynki podawczej TDT, co pozwoliłoby na powiązanie w jednym miejscu elektronicznej korespondencji z TDT, dostępu do wniosków homologacyjnych w wersji online oraz do informacji o homologowanych instalacjach R115 oraz sposobie montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. W związku z oczekiwanym przez rynek oraz przez projektodawcę wzrostem liczby dokumentów na skutek wejścia w życie ustawy należy oczekiwać znacznego zwiększenia intensywności komunikacji pomiędzy zakładami montującymi a TDT.
- publikację na stronie TDT aktualnych wykazów podmiotów posiadających świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej pojazdy do zasilania gazowego wraz z ich siecią dealerską oraz świadectwa homologacji instalacji R67 i R115. Obecnie dostęp do takiego wykazu jest dla użytkownika pojazdu zainteresowanego przystosowaniem go do zasilania gazem utrudniony. Ponadto, wyodrębnienie wykazu podmiotów posiadających świadectwa homologacji instalacji R115 mogłoby istotnie zwiększyć liczebność tego typu instalacji na rynku poprzez ułatwienie dostępu do informacji o oferowanych usługach.
- Opracowanie kompleksowej oceny skutków regulacji, z uwagi brak stanowiska skutków finansowych dla branży. Uważamy za wysoce wskazane oszacowanie kosztów funkcjonowania nowego systemu homologacji przez cały sektor instalacji gazowych (LPG, CNG).
- Mając na uwadze różnorodność typów pojazdów przystosowywanych do zasilania paliwem gazowym, obawiamy się, iż istniejące instytucje certyfikujące mogą nie być dostatecznie przygotowane do zmian. Tak sytuacja może skutkować ograniczeniem lub zablokowaniem procesu homologacyjnego – w kraju mamy jedynie dwie jednostki uprawnione do prowadzenia badań zgodności z R115. Mamy wątpliwości odnośnie funkcjonowania jednostki badawczej dla pojazdów kategorii N₂ i N₃-dwupaliwowych (ON – LPG).
- wydłużenie terminu wejścia w życie ustawy w celu umożliwienia przedsiębiorcom dostosowania się do postanowień ustawy. Art. 54 projektu zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzeń wykonawczych określających wymagania techniczne, wzory dokumentów i czynności organów administracyjnych w zakresie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Postulujemy, aby ustawa weszła w życie nie wcześniej, niż w terminie 12 miesięcy od opublikowania przedmiotowych rozporządzeń. Proces certyfikacji, homologacji poza koniecznością poniesienia kosztów jest procesem wyjątkowo czasochłonnym.

Członkami Polskiej Organizacji Gazu Płynnego są jednostki produkcyjno-handlowe, zajmujące się zakupem, rozlewem i dystrybucją gazu skroplonego LPG (od 2020 r. także LNG), a także produkcją i obrotem urządzeniami służącymi do jego transportu, magazynowania i eksploatacji. Do naszych statutowych celów należy ochrona interesów szeroko pojętej branży gazu płynnego, w tym autogazu, oraz współtworzenie regulacji i samoregulacji w zakresie bezpieczeństwa, etycznej konkurencji, ochrony zdrowia i środowiska.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	Kopia wyciągu z KRS
2	Pełnomocnictwo Prezydium dla Andrzeja Olechowskiego z dnia 25 lutego 2021 r.

E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych** zgłoszenia dokonanego dnia

(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)

F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE

Imię i nazwisko	Data	Podpis
Andrzej Olechowski	10.09.2021	Andrzej Olechowski Dyrektor Generalny

G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAN

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia

(podpis)

- * Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa, treść: "- Zgłoszenie zmiany danych" skreśla się.
- ** Niepotrzebne skreślić.

Pouczenie:

1. Jeżeli zgłoszenie ma na celu uwzględnienie zmian zaistniałych po dacie wniesienia urzędowego formularza zgłoszenia (art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa) lub uzupełnienie braków formalnych poprzedniego

zgłoszenia (§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 sierpnia 2011 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych oraz projektami założeń projektów ustaw, w nowym urzędowym formularzu zgłoszenia należy wypełnić wszystkie rubryki, powtarzając również dane, które zachowały swoją aktualność.

2. Część B formularza wypełnia się w przypadku zgłoszenia dotyczącego jednostki organizacyjnej oraz w sytuacji, gdy osoba fizyczna, która zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem założeń projektu ustawy lub projektem aktu normatywnego, nie będzie uczestniczyła osobiście w tych pracach.

3. W części D formularza, stosownie do okoliczności, uwzględnia się dokumenty, o których mowa w art. 7 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także pełnomocnictwa do wniesienia zgłoszenia lub do reprezentowania podmiotu w pracach nad projektem aktu normatywnego lub projektu założeń projektu ustawy.

4. Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.

CENTRALNA INFORMACJA KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO

KRAJOWY REJESTR SĄDOWY

Stan na dzień 10.09.2021 godz. 11:19:09

Numer KRS: 0000024249

Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu Z REJESTRU STOWARZYSZEŃ, INNYCH ORGANIZACJI SPOŁECZNYCH I ZAWODOWYCH, FUNDACJI ORAZ SAMODZIELNYCH PUBLICZNYCH ZAKŁADÓW OPIEKI ZDROWOTNEJ

PODMIOT NIEWPISANY DO REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW

Data rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym		29.06.2001		
Ostatni wpis	Numer wpisu	23	Data dokonania wpisu	07.07.2021
	Sygnatura akt	WA.XII NS-REJ.KRS/41630/21/673		
	Oznaczenie sądu	SĄD REJONOWY DLA M.ST. WARSZAWY W WARSZAWIE, XII WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO		

Dział 1

Rubryka 1 - Dane podmiotu	
1.Oznaczenie rodzaju organizacji	ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
2.Numer REGON/NIP	REGON: 011800628, NIP: 5261673396
3.Nazwa	POLSKA ORGANIZACJA GAZU PŁYNNÉGO - ZWIĄZEK PRACODAWCÓW
4.Dane o wcześniejszej rejestracji	REJESTR ZWIĄZKÓW PRACODAWCÓW " A" ZP 55 SĄD OKRÉGOWY W WARSZAWIE
5.Czy podmiot posiada status organizacji pożytku publicznego?	---

Rubryka 2 - Siedziba i adres podmiotu	
1.Siedziba	kraj POLSKA, woj. MAZOWIECKIE, powiat WARSZAWSKI, gmina WARSZAWA-CENTRUM, miejsc. WARSZAWA
2.Adres	ul. CZACKIEGO, nr 3/5, lok. 111, miejsc. WARSZAWA, kod 00-043, poczta WARSZAWA, kraj POLSKA
3.Adres poczty elektronicznej	-----
4.Adres strony internetowej	-----

Rubryka 3 - Jednostki terenowe lub oddziały

Brak wpisów

Rubryka 4 - Informacje o statucie

1.Informacja o sporządzeniu lub zmianie statutu	1	13.10.1995 R.
	2	ZMIANA STATUTU Z DNIA 18.10.2002R. ARTYKUŁ SKREŚLONY - NR 31 ARTYKUŁ ZMIENIONE - NR 32, 40, 41, 42

3	23.09.2005 1.ZMIANA TREŚCI PKT.1 STATUTU 2.ZMIANA TREŚCI PKT.6 STATUTU POPRZEZ: - WYKREŚLENIE UST.B) I C) - WPISANIE UST.B), C), D) I E) 3.ZMIANA TREŚCI PKT.23 STATUTU 4.ZMIANA TREŚCI PKT.29 UST.D STATUTU 5.ZMIANA TREŚCI PKT.30 STATUTU 6.ZMIANA TREŚCI PKT.31 STATUTU 7.ZMIANA TREŚCI PKT.32 STATUTU 8.ZMIANA TREŚCI PKT.33 STATUTU 9.ZMIANA TREŚCI PKT.34 STATUTU 10.DODANIE W PKT.34 STATUTU UST.A)
4	18.09.2013 R.; ZMIENIONO PKT 3, PKT 8 UST. B, PKT 8 UST. C, PKT 9, PKT 10, PKT 11, PKT 12, PKT 15, PKT 16 UST. C, PKT 20 UST. A, PKT 20 UST. H, PKT 22, PKT 23, PKT 25, PKT 27, PKT 28, PKT 29 UST. D, PKT 29 UST. F, PKT 31, PKT 33, PKT 34, PKT 37 UST. C, PKT 39, PKT 40, PKT 43, DODANO PKT 4A I PKT 41A ORAZ PRZYJĘTO TEKST JEDNOLITY STATUTU. 18.11.2015 R. ZMIENIONO PKT 30 I DODANO PKT 20 UST. C ORAZ PRZYJĘTO TEKST JEDNOLITY STATUTU.
5	17.06.2020 R., ZMIANA PKT 4A, 10, 19, 29 UST. F

Rubryka 5

1.Czas, na jaki została utworzona organizacja	NIEOZNACZONY
---	--------------

Rubryka 6 - Sposób powstania podmiotu

Brak wpisów

Rubryka 7 - Komitet założycielski

1	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNALNE
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	—
	4.Numer KRS	-----
2	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ROZLEWNIA GAZU KONIN
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	—
	4.Numer KRS	-----
3	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ROZLEWNIA GAZU ŚCINAWA
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	—
	4.Numer KRS	-----
4	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ROZLEWNIA GAZU RAKOWIEC
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	—
	4.Numer KRS	-----
5	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ROZLEWNIA GAZU CZŁUCHÓW

	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
6	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	SAGA, BIAŁYSTOK
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
7	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	TECHROL, PLOCK
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
8	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	TORGAZ, WARSZAWA
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
9	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	UNIFASPOL GMBH
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	-----
10	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ZAKŁADY GAZYFIKACJI BEZPRZEWODOWEJ, GDYNIA
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
11	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	FORTEX
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	-----
12	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	BUTAGAZ POLSKA
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	-----
13	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	GASPOL
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	-----
14	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	WESTFALEN GAZ POLSKA
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----

15	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	REFLEX
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	██████████
	4.Numer KRS	-----
16	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	PETROCHEMIA PŁOCK
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	██████████
	4.Numer KRS	-----
17	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	SAWIMEX
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	██████████
	4.Numer KRS	-----
18	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	AW CIECH PETROL
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
19	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	BALTYK GAZ
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	██████████
	4.Numer KRS	-----
20	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	BROG SERVICE
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	██████████
	4.Numer KRS	-----
21	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	BUTAGAZ
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	██████████
	4.Numer KRS	-----
22	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	BUTAGAZ, DYREKCJA
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	██████████
	4.Numer KRS	-----
23	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	DRAGONGAZ
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
24	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	DYREKCJA EKSPLOATACJI CYSTERN
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	██████████

	4.Numer KRS	-----
25	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ELEKTRIM - EUROGAZ
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	████████
	4.Numer KRS	-----
26	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	GAZ KOM
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
27	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	HADEX - GAZ
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	████████
	4.Numer KRS	-----
28	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	INTER - GAS
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	████████
	4.Numer KRS	-----
29	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	KORGAZ
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----
30	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	MPGKIM
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	████████
	4.Numer KRS	-----
31	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	PETROCHEMIA PŁOCK
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	████████
	4.Numer KRS	-----
32	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNALNE
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	-----

Rubryka 8 - Organ sprawujący nadzór

Brak wpisów

Dział 2

Rubryka 1 - Organ uprawniony do reprezentacji podmiotu

1.Nazwa organu uprawnionego do reprezentowania podmiotu	PREZYDIUM ZWIĄZKU
2.Sposób reprezentacji podmiotu	ORGANEM WYKONAWCZYM I ZARZĄDZAJĄCYM ZWIĄZKU W OKRESACH MIĘDZY ZEBRANIAMI JEST PREZYDIUM ZWIĄZKU (PUNKT 28 STATUTU), REPREZENTACJA ŁĄCZNA: PRZEWODNICZĄCY Z JEDNYM CZŁONKIEM PREZYDIUM LUB DWÓCH CZŁONKÓW PREZYDIUM

Podrubryka 1

Dane osób wchodzących w skład organu

1	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ŚMIGIEL
	2.Imiona	SYLWESTER
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	PRZEWODNICZĄCY ZWIĄZKU
2	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	KUBIAK
	2.Imiona	ADAM JÓZEF
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO ZWIĄZKU
3	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	KWELLA
	2.Imiona	CEZARY WŁADYSŁAW
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	CZŁONEK PREZYDIUM ZWIĄZKU
4	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	POPIÓŁ
	2.Imiona	IRENEUSZ ADAM
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	SKARBNIK
5	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	KOŚCIELNY
	2.Imiona	ROBERT MICHAŁ
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	CZŁONEK PREZYDIUM ZWIĄZKU
6	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	SŁAWEK
	2.Imiona	DARIUSZ ZBIGNIEW
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	CZŁONEK PREZYDIUM
7	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	MALEC
	2.Imiona	KONRAD PAWEŁ
	3.Numer PESEL/REGON	
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO ZWIĄZKU
8	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	JANIC

	2.Imiona	PIOTR
	3.Numer PESEL/REGON	[REDACTED]
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	CZŁONEK PREZYDIUM
9	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	LEWANDOWSKI
	2.Imiona	ADAM GABRIEL
	3.Numer PESEL/REGON	[REDACTED]
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	CZŁONEK PREZYDIUM

Rubryka 2 - Organ nadzoru

1	1.Nazwa organu		KOMISJA REWIZYJNA
	Podrubryka 1		
	Dane osób wchodzących w skład organu		
	1	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	OPIOŁA
		2.Imiona	JANUSZ TADEUSZ
		3.Numer PESEL/REGON	[REDACTED]
	2	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	URBAŃSKI
		2.Imiona	ROBERT MICHAŁ
		3.Numer PESEL/REGON	[REDACTED]
	3	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	PEŃSKI
2.Imiona		MACIEJ JACEK	
3.Numer PESEL/REGON		[REDACTED]	

Rubryka 3

Brak wpisów

Dział 3

Rubryka 1 - Nie dotyczy

Brak wpisów

Rubryka 2 - Nie dotyczy

Brak wpisów

Rubryka 3 - Cel działania organizacji

1.Cel działania	OCHRONA PRAW I REPREZENTOWANIE INTERESÓW PRACODAWCÓW I DYSTRYBUTORÓW GAZU PŁYNNEGO TAKŻE WSPÓŁDZIAŁANIE W ROZWIĄZYWANIU PROBLEMÓW TECHNICZNYCH, ORGANIZACYJNO-PRAWNYCH I INNYCH ZWIĄZANYCH Z ZASTOSOWANIEM GAZU PŁYNNEGO.
-----------------	---

Rubryka 4 - Przedmiot działalności statutowej organizacji pożytku publicznego

Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o dniu kończącym rok obrotowy

Brak wpisów

Dział 4

Rubryka 1 - Zaległości

Brak wpisów

Rubryka 2 - Wierzytelność

Brak wpisów

Rubryka 3 - Informacje o oddaleniu wniosku o ogłoszenie upadłości na podstawie art. 13 ustawy z 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe albo o zabezpieczeniu majątku dłużnika w postępowaniu w przedmiocie ogłoszenia upadłości albo w postępowaniu restrukturyzacyjnym albo po prawomocnym umorzeniu postępowania restrukturyzacyjnego

Brak wpisów

Rubryka 4 - Umorzenie prowadzonej przedwke podmiotowi egzekucji z uwagi na fakt, że z egzekucji nie uzyska się sumy wyższej od kosztów egzekucyjnych

Brak wpisów

Dział 5

Nie dotyczy

Dział 6

Rubryka 1 - Likwidacja

Brak wpisów

Rubryka 2 - Informacje o rozwiązaniu podmiotu

Brak wpisów

Rubryka 3 - Informacja o połączeniu lub podziale

Brak wpisów

Rubryka 4 - Informacja o postępowaniu upadłościowym

Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o postępowaniu układowym

Brak wpisów

Rubryka 6 - Informacje o postępowaniach restrukturyzacyjnych, o postępowaniu naprawczym lub o przymusowej restrukturyzacji

Brak wpisów

Rubryka 7 - Informacja o zawieszeniu działalności gospodarczej

Brak wpisów

data sporządzenia wydruku 10.09.2021

adres strony internetowej, na której są dostępne informacje z rejestru: ekrs.ms.gov.pl

Warszawa, 25 lutego 2021 r.

PEŁNOMOCNICTWO

Na podstawie art. 98 Kodeksu cywilnego

**Prezydium
Polskiej Organizacji Gazu Płynnego**

upoważnia
Pana Andrzeja Olechowskiego – Dyrektora Generalnego POGP
- legitymującego się dowodem osobistym o numerze ██████████

do

prowadzenia spraw i zarządzania pracami Organizacji oraz do dokonywania czynności prawnych w imieniu Polskiej Organizacji Gazu Płynnego w zakresie określonym w niniejszym pełnomocnictwie, a w szczególności do występowania w imieniu Organizacji przed wszystkimi władzami, urzędami, instytucjami, przedsiębiorstwami, jednostkami samorządu terytorialnego oraz do składania wszelkich oświadczeń i wniosków lobbingowych/zgłoszeń zainteresowania pracami nad projektami uregulowań prawnych.

- Pełnomocnictwo niniejsze obejmuje umocowanie do samodzielnego dokonywania w imieniu Organizacji następujących czynności:
 1. zarządzania Biurem Organizacji,
 2. koordynowania prac wszystkich wewnętrznych organów Organizacji,
 3. reprezentowania Organizacji w stosunku do organów: Sejmu i Senatu, administracji państwowej i samorządowej oraz sądów,
 4. podejmowania wszelkich innych czynności niezbędnych dla wykonywania obowiązków Dyrektora.

Pełnomocnictwo udzielone jest na czas trwania umowy o pracę zawartej z Panem Andrzejem Olechowskim.

Niniejsze pełnomocnictwo nie upoważnia do udzielania dalszych pełnomocnictw.

Za Prezydium Polskiej Organizacji Gazu Płynnego

Pan Sylwester Śmigiel

Pan Adam Kubiak



Adam Kubiak
Radca Prawny

2023.09.15

1

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ AKTU PRAWNEGO WDRAŻAJĄCEGO		Projekt ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia /UC80/		
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa Delegowana Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w odniesieniu do zmian w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikających ze zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu.		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red.	Treść przepisu
		T / N		
1)	<p>Art. 1</p> <p>W dyrektywie 2014/47/UE wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) część wprowadzająca otrzymuje brzmienie: „1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h należących do następujących kategorii, jak określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 (*) i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 (**):</p> <p style="padding-left: 20px;">(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).</p> <p style="padding-left: 20px;">(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z</p>	T	Art. 74	<p>Art. 74. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 54 w ust. 2 pkt 6a otrzymuje brzmienie: „6a) zapewnia uczestnictwo Inspekcji, co najmniej raz w roku, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, wstępnych lub szczegółowych drogowych kontrolach technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;”;</p> <p>2) w art. 54d ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje zadania punktu kontaktowego w zakresie wstępnych i szczegółowych drogowych kontroli technicznych pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy dotyczące zapewnienia koordynacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w odniesieniu do działań, o których mowa w art. 54e ust. 1, oraz umożliwienia wymiany</p>

	<p>dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).”;</p> <p>(ii) lit. d) otrzymuje brzmienie: „d) pojazdy kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych do komercyjnego drogowego transportu towarów, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.”;</p> <p>2) w załączniku IV pkt 6 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) lit. g) i h) otrzymują brzmienie: „g) T1b; h) T2b”;</p> <p>b) dodaje się lit. i)–m) w brzmieniu: „i) T3b; j) T4.1b; k) T4.2b; l) T4.3b; m) Inna kategoria pojazdu: proszę określić.”</p>			<p>innych informacji z właściwymi punktami kontaktowymi w tym zakresie oraz udzielania im pomocy.”;</p> <p>3) w art. 80 w ust. 2 w pkt 3 lit. f) otrzymuje brzmienie: „f) liczbę i kategorię usterek stwierdzonych w pojazdach kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃, przyczepy kategorii O₃ i O₄ i ciągnika kołowego kategorii T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} i T₅ użytkowanych na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy podczas wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej.”.</p> <p>Załącznik nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.),</p> <p>Załącznik nr 2 i 3 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. nr 2141 oraz z 2021 r. poz. 86 i 163),</p> <p>rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 8 sierpnia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1778).</p>
	<p>Artykuł 2</p> <p>1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 27 września 2022 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.</p> <p>Państwa członkowskie stosują przepisy niezbędne do wykonania art. 1 od dnia 27 września 2022 r.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez</p>	N	-	

	państwa członkowskie. 2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.			
	Artykuł 3 Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.	N	-	
	Artykuł 4 Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ AKTU WDRAŻAJĄCEGO		1. Projekt ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (UC80). 2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2022 r. poz. 2066).		
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Dyrektywa delegowana Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniająca 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 niezadawalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021 r., str. 48)		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. Red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red.	Treść przepisu
		T / N		
Art. 1 pkt 1 i 2	Art. 1. W dyrektywie 2014/45/UE wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany: a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany: (i) część wprowadzająca otrzymuje brzmienie: „1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h należących do następujących kategorii, jak określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 (*) i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)2018/858 (**):	T (Polska nie korzysta z wyłączenia, o którym mowa w art. 1 pkt 1 lit.b)	Odnośnik nr 3 do projektu UC80 Art. 72 projektu UC80	„3) Niniejsza ustawa wdraża dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniającą 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 niezadawalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy (Dz. Urz. UE L 342 z 27.9.2021, str. 48).” „Art. 72. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany: 1) w odnośniku nr 1 w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 i 15 w brzmieniu: „14) (...), 15) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu

	<p>(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).</p> <p>(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).”;</p> <p>(ii) tiret szóste i siódme otrzymują brzmienie: „— od dnia 1 stycznia 2022 r. pojazdy dwu- lub trzykołowe – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik spalinowy o pojemności powyżej 125 cm³; ciągniki kołowe kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h.”;</p> <p>b) w ust. 2 tiret siódme otrzymuje brzmienie: „—</p>		<p>Art. 2 pkt 33 i 50, art. 81 ust. 1 oraz załącznik 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)</p> <p>Art. 81 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. –</p>	<p>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 niezadowalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021 r., str. 48)”;</p> <p>2) w art. 2: a) pkt 60 otrzymuje brzmienie: „60) kategoria pojazdu – klasyfikację pojazdu według wymagań homologacyjnych określonych w rozporządzeniu 167/2013 rozporządzeniu 168/2013 i rozporządzeniu 2018/858, a także załączniku nr 2 do ustawy;”;</p> <p>15) w załączniku nr 2: b) po pkt 7 dodaje się akapit w brzmieniu: „Kategorie pojazdów według wymagań homologacyjnych określają przepisy rozporządzenia 2018/858, rozporządzenia 168/2013 oraz rozporządzenia 167/2013.”;</p> <p>Art. 81 ust. 1. Właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego.</p> <p>Art. 81 ust. 6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o</p>
--	--	--	---	--

	<p>pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik spalinowy o pojemności przekraczającej 125 cm³, w przypadku gdy państwo członkowskie wprowadziło skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa ruchu drogowego dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.”;</p>		<p>Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)</p> <p>Art. 72 projektu UC80</p> <p>Art. 81 ust. 7-8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.</p>	<p>dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, 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.</p> <p>2) w art. 2:</p> <p>a) pkt 60 otrzymuje brzmienie: „60) kategoria pojazdu – klasyfikację pojazdu według wymagań homologacyjnych określonych w rozporządzeniu 167/2013 rozporządzeniu 168/2013 i rozporządzeniu 2018/858, a także załączniku nr 2 do ustawy;”;</p> <p>15) w załączniku nr 2: b) po pkt 7 dodaje się akapit w brzmieniu: „Kategorie pojazdów według wymagań homologacyjnych określają przepisy rozporządzenia 2018/858, rozporządzenia 168/2013 oraz rozporządzenia 167/2013.”;</p> <p>Art. 81 ust. 7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej oraz motoroweru przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdego kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania.</p>
--	---	--	--	---

	<p>2) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) ust. 1 lit. c) otrzymuje brzmienie: „c) ciągniki kołowe kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b, użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.”;</p> <p>b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy</p>		<p>U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)</p> <p>Art. 81 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)</p>	<p>8. Przepisy ust. 6 i 7 dotyczą również pojazdów, o których mowa w ust. 6 i 7, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 6 i 7, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą.</p> <p>Art. 81 ust. 6. 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 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, 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.</p>
--	---	--	---	--

	<p>kategorii L3e, L4e, L5e i L7e wyposażone w silnik spalinowy o pojemności przekraczającej 125 cm³ należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.”;</p>			
<p>Art. 1 pkt 3 + załącznik pkt 1</p>	<p>3) załączniki I i III zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy:</p> <p>1) w załączniku I pkt 3 sekcja 7 dodaje się punkt w brzmieniu:</p>	<p>T</p>	<p>§ 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.</p>	<p>„4) załącznik nr 1 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia;”.</p>
<p>Art. 1 pkt 3 + załącznik pkt 2</p>	<p>3) załączniki I i III zmienia się zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy:</p> <p>2) w pkt 4 tabeli I w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) tytuł otrzymuje brzmienie: „Pojazdy specjalne z kategorii N, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b”;</p> <p>b) odniesienia do pojazdów kategorii „T5” zastępuje się odniesieniami do następujących kategorii: „T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b (P) i T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b i T4.3b (D)”.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 72 projektu UC80</p>	<p>„Art. 72. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>2) w art. 2:</p> <p>a) pkt 60 otrzymuje brzmienie: „60) kategoria pojazdu – klasyfikację pojazdu według wymagań homologacyjnych określonych w rozporządzeniu 167/2013 rozporządzeniu 168/2013 i rozporządzeniu 2018/858, a także załączniku nr 2 do ustawy;”;</p> <p>(...);</p> <p>15) w załączniku nr 2:</p> <p>b) po pkt 7 dodaje się akapit w brzmieniu: „Kategorie pojazdów według wymagań homologacyjnych określają przepisy rozporządzenia 2018/858, rozporządzenia 168/2013 oraz rozporządzenia 167/2013.”.</p>

<p>Art. 2 ust. 1</p>	<p>Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 27 września 2022 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.</p> <p>Państwa członkowskie stosują przepisy niezbędne do wykonania art. 1 i pkt 2 załącznika do niniejszej dyrektywy od dnia 27 września 2022 r.</p> <p>Państwa członkowskie stosują przepisy niezbędne do wykonania pkt 1 załącznika do niniejszej dyrektywy najpóźniej od dnia 20 maja 2023 r.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.</p>	<p>T</p>	<p>Odnośnik nr 3 do projektu UC80</p> <p>Art. 72 projektu UC80, rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.</p>	<p>„³⁾Niniejsza ustawa wdraża dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniającą 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 (Dz. Urz. UE L 342 z 27.9.2021, str. 48).”</p> <p>„Art. 72. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w odnośniku nr 1 w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 i 15 w brzmieniu: <ul style="list-style-type: none"> „14) (...), 15) dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. 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 (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021 r., str. 48)”;”
-----------------------------	---	-----------------	--	--

			<p>Odośnik nr 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</p>	<p>„²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża: 1) (...); 2) dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniającą 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 niezadawalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 48).”</p>
Art. 2 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N	–	–
Art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej	N	–	–
Art. 4	Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.	N	–	–

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej²⁾

Na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania, jakie powinien spełniać podmiot wnioskujący o wydanie uprawnienia, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.), zwanej dalej „ustawą”, w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia;
- 2) sposób i tryb oceny dokonywanej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT”, o której mowa w art. 4 ust. 6 i art. 6 ust. 3 ustawy;
- 3) wzór sprawozdania z oceny dokonywanej przez Dyrektora TDT, o którym mowa w pkt 9.4 Dodatku 2 do załącznika III do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE, zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/858”, stosowany we wszystkich procedurach wyznaczania służby technicznej.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji częściowego wdrożenia:

1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42);

2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. U. L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4);

3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) rozporządzenie 167/2013 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych;
- 2) rozporządzenie 168/2013 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców;
- 3) rozporządzenie 2018/858 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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.

§ 3. Podmiot wnioskujący o wydanie uprawnienia, zwany dalej "jednostką ocenianą", w zakresie przeprowadzania badań:

- 1) homologacyjnych typu pojazdu lub jego wyposażenia, a także przeprowadzania kontroli zgodności produkcji pojazdu lub jego wyposażenia,
 - 2) potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu,
 - 3) potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu unijnego dopuszczenia indywidualnego pojazdu.
- w przypadku pojazdów kategorii: M, N, O, L, T, C, R i S, powinien posiadać stanowisko kontrolne do ich przeprowadzania, zwane dalej "stanowiskiem kontrolnym", oraz stanowisko zewnętrzne do przeprowadzania pomiarów akustycznych, zwane dalej "stanowiskiem zewnętrznym" oraz dysponować specjalistycznym oprzyrządowaniem do badań homologacyjnych w zakresie objętym wyznaczeniem.

§ 4. 1. Stanowisko kontrolne powinno:

- 1) znajdować się w pomieszczeniu przelotowym zapewniającym jeden kierunek ruchu pojazdu, którego wymiary i bramy wjazdowa i wyjazdowa powinny być dostosowane do wielkości badanych pojazdów, przy czym długość stanowiska kontrolnego lub kanału przeglądowego powinna wynosić co najmniej 12 m;
- 2) składać się z:
 - a) poziomej powierzchni przeznaczonej bezpośrednio do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zwanej dalej "ławą pomiarową",
 - b) powierzchni roboczej,
 - c) powierzchni pomocniczej mieszczącej urządzenia i przyrządy,
 - d) kanału przeglądowego lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu,
 - e) wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
 - f) wyposażenia technologicznego.

2. Jeżeli w skład stanowiska kontrolnego wchodzi urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, to powinno ono być wyposażone w urządzenie do podnoszenia osi pojazdu, o którym mowa w § 6 ust. 4 pkt 3.

3. Długość stanowiska kontrolnego mierzona na całej szerokości ławy pomiarowej powinna być większa niż długość:

1) kanału przeglądowego, o której mowa w § 5 ust. 1 pkt 1, o co najmniej 2,0 m albo

2) urządzenia do podnoszenia całego pojazdu, o co najmniej 1,5 m.

4. Jeżeli sposób przeprowadzania badań, wynikający z rozmieszczenia urządzeń i przyrządów, wymaga większej długości, stanowisko kontrolne powinno być odpowiednio dłuższe.

5. Szerokość stanowiska kontrolnego mierzona na całej długości ławy pomiarowej bez powierzchni pomocniczych nie powinna być mniejsza niż wymagana szerokość ławy pomiarowej powiększona o szerokość powierzchni roboczych.

6. Po obu stronach ławy pomiarowej lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu powinna znajdować się powierzchnia robocza o szerokości co najmniej 0,7 m. Na powierzchni roboczej nie mogą być zamontowane na stałe urządzenia i przyrządy oraz nie mogą znajdować się elementy konstrukcji budowlanych. Dopuszcza się aby na powierzchni roboczej znajdowały się dodatkowe kanały do wykonywania badań lub zamontowane były elementy składowe urządzeń i przyrządów, jeżeli jest to wymagane ze względu na ich konstrukcję lub technologię wykonywania badań.

7. W przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, rozstaw krawędzi zewnętrznych powierzchni roboczej powinien być nie mniejszy niż 4,2 m.

8. Powierzchnia pomocnicza stanowi pozostałą część stanowiska kontrolnego i jej łączna szerokość na całej długości kanału przeglądowego, wynosząca co najmniej 1,0 m, powinna umożliwiać rozmieszczenie urządzeń i przyrządów.

9. Wysokość pomieszczenia, w którym znajduje się stanowisko kontrolne, w obszarze wyznaczonym wzdłuż osi tego stanowiska na szerokości co najmniej 3,0 m, nie powinna być mniejsza niż:

1) 4,2 m - w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w kanał przeglądowy;

2) 5,7 m - w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu.

10. Wymiary bramy wjazdowej i wyjazdowej stanowiska kontrolnego nie powinny być mniejsze niż:

1) 4,1 m - wysokość bramy;

2) 3,4 m - szerokość bramy.

§ 5. 1. Wymiary ław pomiarowych powinny spełniać następujące wymagania:

1) szerokość ław pomiarowych mierzona między krawędziami zewnętrznymi nie powinna być mniejsza niż 2,8 m, przy czym rozstaw krawędzi wewnętrznych powinien odpowiadać szerokości kanału przeglądowego, o której mowa w § 6 ust. 1 pkt 2;

2) długość ław pomiarowych nie powinna być mniejsza niż 8,0 m, przy czym powinna zapewniać możliwość ustawienia na nich wszystkimi kołami każdego badanego pojazdu oraz umieszczenia przed jego przednimi światłami przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu.

2. Nawierzchnia ław pomiarowych:

- 1) powinna być pozioma;
- 2) na szerokości czynnej rolek urządzenia rolkowego do kontroli działania hamulców powinna być odporna na ścieranie.

3. Urządzenie do podnoszenia całego pojazdu może stanowić część ławy pomiarowej albo powierzchni roboczej, o ile odpowiada wymaganiom, o których mowa w ust. 2.

§ 6. 1. Wymiary kanału przeglądowego powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) długość kanału przeglądowego mierzona na poziomie ławy pomiarowej pomniejszona o długość schodów, o ile znajdują się na końcu lub początku kanału, nie powinna być mniejsza niż 18,0 m;
- 2) szerokość kanału przeglądowego mierzona na poziomie ławy pomiarowej powinna wynosić od 0,7 m do 1,0 m;
- 3) głębokość kanału przeglądowego powinna wynosić od 1,3 m do 1,8 m.

2. Wewnątrz kanału przeglądowego powinny znajdować się przesuwne platformy lub stałe boczne stopnie umożliwiające zajęcie pozycji podwyższonej.

3. Kanał przeglądowy powinien posiadać odprowadzenie ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej oraz mieć zapewnioną co najmniej wentylację nawiewną - nawiew czołowy lub boczny przy kanale przeglądowym długości od 6,0 m, nawiewy boczne - przy kanałach przeglądowych dłuższych.

4. Kanał przeglądowy powinien być wyposażony w:

- 1) oświetlenie zapewniające światło:
 - a) możliwie rozproszone, oświetlające miejsce pracy,
 - b) skupione, o bezpiecznym napięciu zasilania, kierowane w razie potrzeby na elementy pojazdu;
- 2) półki wewnętrzne na narzędzia i klucze;
- 3) urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej 115 kN.

5. Projekt założeń konstrukcyjno-budowlanych kanału przeglądowego powinien uwzględniać możliwość przeciążenia obrzeża lub odpowiednio podłogi kanału przeglądowego ciężarem przekraczającym o 25% nominalny udźwig urządzenia do podnoszenia osi pojazdu na tym kanale.

§ 7. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe stanowiska kontrolnego powinno obejmować co najmniej następujące urządzenia i przyrządy:

- 1) urządzenie rolkowe lub urządzenie płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców;
- 2) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;

- 3) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu;
- 4) przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła;
- 5) miernik poziomu dźwięku;
- 6) dymomierz;
- 7) przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy;
- 8) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym;
- 9) opóźniomierz do kontroli działania hamulców;
- 10) zestaw narzędzi monterskich;
- 11) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia;
- 12) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie od 20 Nm do 400 Nm.

§ 8. Wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego powinno obejmować co najmniej:

- 1) ogólne oświetlenie elektryczne oraz punkty odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów na stanowisku kontrolnym i napięciu bezpiecznym, z możliwością poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów;
- 2) instalację sprężonego powietrza o ciśnieniu roboczym co najmniej 0,6 MPa, z uwzględnieniem ciśnienia roboczego wymaganego do prawidłowego działania urządzeń i przyrządów stanowiska kontrolnego;
- 3) odprowadzanie ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej;
- 4) wentylację naturalną oraz mechaniczną nawiewno-wywiewną, zapewniającą dodatkową awaryjną wymianę powietrza, przy czym stanowisko kontrolne powinno być wyposażone w alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenu węgla, który automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji;
- 5) indywidualne wyciągi spalin z końcówkami na rury wydechowe, o wydajności dostosowanej do rodzajów badanych pojazdów;
- 6) ogrzewanie pomieszczenia;
- 7) alarmowy czujnik nadmiernego poziomu gazu płynnego i ziemnego;
- 8) posiadające ważne dokumenty legalizacyjne urządzenie ważące umożliwiające wyznaczanie ciężaru pojazdu i nacisków poszczególnych osi na podłoże;
- 9) zestaw przyrządów pomiarowych do wyznaczania wymiarów geometrycznych pojazdów i ich elementów wraz z aktualnymi dokumentami wzorcowania;
- 10) urządzenie umożliwiające sporządzenie dokumentacji fotograficznej z badań.

§ 9. Stanowisko zewnętrzne powinno spełniać następujące wymagania:

- 1) wymiary stanowiska zewnętrznego nie powinny być mniejsze niż 8,5 m x 16,5 m;
- 2) nawierzchnia stanowiska zewnętrznego powinna mieć nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych.

§ 10. Wymagania, o których mowa w § 4-7, § 8 pkt 1-7 oraz § 9, uważa się za spełnione, jeżeli jednostka oceniana posiada ważne poświadczenie dla jednostki ocenianej posiadającej wyposażenie i warunki lokalowe zgodne z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań przez przedsiębiorców prowadzących okręgową stację kontroli pojazdów, zgodnie z art. 83 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.³⁾).

§ 11. 1. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych montażu dodatkowej instalacji R115 lub badań homologacyjnych sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem powinna spełniać wymagania określone w § 4-8, z wyłączeniem § 7 pkt 1-5, 7 i 9.

2. Dodatkowo jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań, o których mowa w ust. 1, dla pojazdów kategorii M i N, powinna posiadać:

- 1) hamownię podwoziową umożliwiającą przeprowadzenie badań na zgodność z obowiązującymi wymaganiami regulaminu 83 ONZ;
- 2) hamownię silnikową umożliwiającą przeprowadzenie badań na zgodność z obowiązującymi wymaganiami regulaminu 49 ONZ.

3. Hamownie, o których mowa w ust. 2, powinny być wyposażone co najmniej w:

- 1) układ poboru spalin;
- 2) tunel pełnoprzepływowy do pomiaru emisji cząstek stałych;
- 3) zestaw analizatorów do pomiaru stężenia CO, THC, CH₄, NO_x i CO₂;
- 4) klimatyzowane pomieszczenie wagowe wyposażone w mikrowagę.

§ 12. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych typu przedmiotu wyposażenia lub części oraz kontroli zgodności produkcji przedmiotu wyposażenia lub części powinna posiadać warunki lokalowe, środki i wyposażenie umożliwiające przeprowadzanie badań zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych albo regulaminach ONZ.

§ 13. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie wymagań technicznych przez typ przedmiotu wyposażenia lub części, nieobjętego procedurą homologacji, mogącego stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów, zamieszczonego w wykazie części lub wyposażenia określonym w załączniku VI do rozporządzenia 2018/858 w zakresie dopuszczenia do obrotu, powinna posiadać warunki lokalowe, środki i wyposażenie umożliwiające przeprowadzanie tych badań zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach Unii Europejskiej dotyczących tych przedmiotów wyposażenia lub części.

³⁾Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642.

§ 14. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych typu pojazdu oraz przeprowadzania kontroli zgodności produkcji pojazdu dla tramwaju powinna mieć dostęp do:

- 1) sieci trakcyjnej o napięciu znamionowym zgodnym z napięciem znamionowym zasilania badanego pojazdu na odcinku o długości wynoszącej co najmniej $S = 75 + L + 34.72/a$ [m], gdzie L - jest długością badanego wagonu lub składu wagonów w [m], a - średnim przyspieszeniem rozruchu do prędkości 30 km/h w $[m/s^2]$;
- 2) toru na terenie płaskim, znajdującego się na torowisku wydzielonym z podkładami żelbetowymi na tłuczniu, przy czym w promieniu równym trzykrotnej wartości dystansu pomiarowego nie powinny znajdować się żadne duże obiekty mogące powodować odbicia akustyczne (np. mosty, budynki, wzniesienia);
- 3) wyposażenia kontrolno-pomiarowego, w skład którego wchodzi co najmniej:
 - a) przyrząd do pomiaru prędkości i drogi hamowania,
 - b) przyrząd do pomiaru skuteczności działania hamulca postojowego,
 - c) przyrząd do pomiaru poziomu dźwięku,
 - d) przyrząd do pomiaru warunków atmosferycznych,
 - e) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł,
 - f) przyrząd do pomiaru długości,
 - g) przyrząd do pomiaru natężenia oświetlenia,
 - h) przyrząd do pomiaru współczynnika przepuszczalności światła w szybach,
 - i) przyrząd do pomiaru siły nacisku płyt drzwi,
 - j) przyrząd do pomiaru siły potrzebnej do uruchomienia hamulca bezpieczeństwa,
 - k) przyrząd do badania prawidłowego rozmieszczenia uchwytów i poręczy dla pasażerów,
 - l) przyrząd do testowania wytrzymałości izolacji dielektrycznej urządzeń i instalacji elektrycznej,
 - m) przyrząd do pomiaru rezystancji izolacji,
 - n) miernik uniwersalny wielkości elektrycznych,
 - o) przyrząd do pomiaru rezystancji połączeń ochronnych,
 - p) przyrząd do pomiaru napięcia na odbieraku prądu,
 - q) urządzenie ważące umożliwiające wyznaczanie ciężaru pojazdu i nacisków poszczególnych osi na tor,
 - r) analizator fal elektromagnetycznych.

§ 15. Jednostka oceniana w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych typu pojazdu oraz przeprowadzania kontroli zgodności produkcji pojazdu dla trolejbusu powinna mieć dostęp do:

- 1) drogi prostej, poziomej, twardej i równej:
 - a) wyposażonej w sieć trakcyjną o napięciu znamionowym zgodnym z napięciem znamionowym zasilania badanego pojazdu na odcinku o długości wynoszącej co najmniej $S = 60 + 34.72/a$ [m], gdzie a - jest średnim przyspieszeniem rozruchu do prędkości 30 km/h w $[m/s^2]$,

- b) zapewniającej warunki umożliwiające rozpędzanie trolejbusu na wybranych odcinkach do prędkości co najmniej $V = 50$ km/h;
- 2) wyposażenia kontrolno-pomiarowego, w skład którego wchodzi co najmniej:
- a) przyrząd do pomiaru prędkości i drogi hamowania,
 - b) przyrząd do testowania wytrzymałości izolacji dielektrycznej urządzeń i instalacji elektrycznej,
 - c) przyrząd do pomiaru rezystancji izolacji,
 - d) przyrząd do sprawdzenia prawidłowego działania detektora sygnalizującego obecność niebezpiecznego napięcia na karoserii,
 - e) przyrząd do pomiaru napięcia na odbierakach prądu,
 - f) płaska sonda metalowa służąca do badania oporności izolacji wykładziny,
 - g) przyrząd do pomiaru siły statycznej docisku odbieraków prądu,
 - h) przyrząd do pomiaru poziomu dźwięku,
 - i) przyrząd do pomiaru odległości,
 - j) urządzenie ważące umożliwiające wyznaczanie ciężaru pojazdu i nacisków poszczególnych osi na podłoże,
 - k) analizator fal elektromagnetycznych.

§ 16. Dodatkowo jednostka oceniana, w zależności od zakresu wnioskowanego uprawnienia, powinna spełniać wymagania dotyczące w szczególności kwalifikacji personelu, o których mowa w art. 57, art. 58, art. 59 ust. 3 i art. 60 rozporządzenia 167/2013, art. 61, art. 62, art. 64 rozporządzenia nr 168/2013 lub art. 68–72 rozporządzenia 2018/858.

§ 17. Dodatkowo dla sposobu i trybu przeprowadzania kontroli mają zastosowanie przepisy art. 67-80 oraz Dodatku 2 do załącznika III do rozporządzenia 2018/858, art. 57-67 rozporządzenia 167/2013 lub art. 61-71 rozporządzenia 168/2013.

§ 18. Wzór sprawozdania z oceny jest określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną, sposobu i trybu przeprowadzania kontroli oraz wzoru sprawozdania oceniającego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1838), które traci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. ...).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

WZÓR

SPRAWOZDANIE Z OCENY					
I Część ogólna					
Nazwa i adres siedziby / oddziału(ów)** jednostki ocenianej					
Miejsce przeprowadzenia kontroli					
Data przeprowadzenia kontroli					
Zespół oceniający (w tym eksperci techniczni**)		1. (imię i nazwisko, stanowisko*)			
		2. (imię i nazwisko, stanowisko)			
		3. (imię i nazwisko, stanowisko)			
		...			
Przedstawiciele jednostki ocenianej upoważnieni do jej reprezentowania w trakcie kontroli		1. (imię i nazwisko, stanowisko)			
		2. (imię i nazwisko, stanowisko)			
		3. (imię i nazwisko, stanowisko)			
		...			
II Wnioskowany zakres uprawnienia poddany kontroli					
Zakres kontroli	Skontrolowane procesy / procedury / obiekty / pomieszczenia / wyposażenie	Spostrzeżenia / naruszenia / niezgodności stwierdzone podczas kontroli	Proponowane przez jednostkę ocenianą działania zapobiegawcze / korygujące**	Wprowadzone działania zapobiegawcze / korygujące**	
Lp.					
1.					
2.					
3.					
...					

III Końcowy wynik kontroli		
Pozytywny / Negatywny**		
IV Uprawnienie		
Lp.	Wnioskowany zakres uprawnienia	Zalecany zakres uprawnienia do wydania**
1.		
2.		
3.		
...		

* Pozycja "stanowisko" nie dotyczy ekspertów technicznych.

** Niepotrzebne skreślić.

.....
.....
.....

(data, podpisy członków zespołu oceniającego)

UZASADNIENIE

1. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu.

Projektowane rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną, sposobu i trybu przeprowadzania kontroli oraz wzoru sprawozdania oceniającego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1838), które utraci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Funkcjonująca procedura wyznaczenia służby technicznej wskazana w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) obejmowała wymagania wynikające z nieobowiązujących już przepisów unijnych:

1. dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG,
2. dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG,
3. dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Projektowane rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej stanowi realizację art. 11 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz realizuje obowiązek transpozycji do krajowego prawodawstwa wymagań określonych w następujących unijnych aktach prawnych:

1. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.);
2. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.);
3. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.).

2. Wykazanie różnic między dotychczasowym a proponowanym stanem prawnym.

Projektowane rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną, sposobu i trybu przeprowadzania kontroli oraz wzoru sprawozdania oceniającego i nie wprowadza nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego zezwolenia.

3. Charakterystyka i ocena przewidywanych, związanych z wejściem w życie aktu skutków prawnych, w tym w szczególności dotyczących ograniczenia uznaniowości i uproszczenia stosowanych procedur.

Projektowane rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnioskujący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej realizuje wymagania wskazane w przepisach unijnych wdrażanych do przepisów krajowych w projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Wymagania te nie wykraczają poza obowiązujące przepisy unijne i nie niosą za sobą żadnych dodatkowych skutków ani natury ekonomicznej ani administracyjnej. Z uwagi na fakt, że przepisy unijne w sposób precyzyjny wskazują metodykę wyznaczania służb technicznych przekazując państwom członkowskim jedynie ustanowienia prawa krajowego w zakresie opłat oraz dokumentów stosowanych w procedurach unijnych, to projektowane przepisy rozporządzenia nie stanowią ograniczenia uznaniowości wydawanych dokumentów. Ograniczenia te wynikają jedynie z obowiązujących przepisów unijnych.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl , tel. (022) 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia: 30 listopada 2022 r.</p> <p>Źródło:</p> <ol style="list-style-type: none">1. art. 11 ust. 1 projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.),3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.),4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.),
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej podyktowane jest faktem, iż uchylone zostają obecnie obowiązujące przepisy dotyczące homologacji zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), a wszelkie kwestie dotyczące homologacji zostają uregulowane w zupełnie nowym akcie prawnym – projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Projekt analizowanego rozporządzenia stanowi tym samym realizację zawartego w art. 11 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia obowiązku ustawowego ciążącego na ministrze właściwym do spraw transportu polegającym na określeniu szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia.

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

Z uwagi na uchylanie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określania szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej zawartego w ww. ustawie – Prawo o ruchu drogowym i określenie przez ustawodawcę nowej podstawy prawnej w nowym akcie prawnym rangi ustawowej, zostaje wydane nowe rozporządzenie w oparciu o wspomnianą nową podstawę prawną (art. 11 nowopropjektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia). Nowe rozporządzenie w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako służbę techniczną w zakresie warunków lokalowych, środków i wyposażenia, uwzględniając zakres wyznaczenia służby technicznej obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakie powinien spełnić podmiot wnoszący o wyznaczenie go jako jednostkę uprawnioną, sposobu i trybu przeprowadzania kontroli oraz wzoru sprawozdania oceniającego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1838) i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego wyznaczenia.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu nie wymagają dodatkowych interwencji i mają na celu jedynie dostosowanie podstawy prawnej udzielanych wyznaczeni służb technicznych, którą są obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw).

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

Państwa członkowskie UE dokonują zmian w prawodawstwie krajowym w celu zapewnienia stosowania aktów unijnego prawa pochodnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organ udzielający homologacji – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	TDT obecnie zatrudnia personel zajmujący się wyznaczaniem służb technicznych z uwzględnieniem czynności formalnych oraz realizacją określonych ocen na miejscu, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. W ramach tej procedury, posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków, które to de facto nie są nowymi obowiązkami, bowiem istniały one uprzednio w porządku prawnym.
Służby techniczne	17	TDT	Projekt rozporządzenia faktycznie nie wprowadza do istniejącego systemu homologacji do nowych procedur unijnych, gdyż istniały one uprzednio, a ich podstawą była ww. ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Nie przewiduje się wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia w wyniku projektowanych przepisów, gdyż te przepisy są zbieżne z przepisami obowiązującymi. Rozporządzenie 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienie z 1958 r. nie będzie miało zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty prowadzące działalność w zakresie homologacji we wszystkich państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto, regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności poprzez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego.

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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
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. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach
16. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
17. Związek Pracodawców Motoryzacji
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych
20. Związek Dealerów Samochodów
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
23. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.
24. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
25. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W przypadku sporządzonych kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT w każdej z procedur, opłaty pokrywają wszystkie koszty wykonania czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach procedur, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.</p> <p>Przedmiotowe rozporządzenie nie wywołuje skutków w sektorze finansów publicznych w odniesieniu do aktualnego stanu prawnego.</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)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	Właściciele i posiadacze pojazdów (duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw)	0	0	0	0	0	0	0
	Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowe rozporządzenie nie wpłynie w żaden sposób na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
--	---

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 odwrotnej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
9. Wpływ na rynek pracy		
Wpływ neutralny.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie homologacji typu pojazdów²⁾

Na podstawie art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów
oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurach krajowej homologacji typu pojazdu oraz szczegółowy sposób przeprowadzania tych procedur;
- 2) wymogi alternatywne stosowane w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 3) szczegółowe czynności Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego i służb technicznych w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu oraz pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 4) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji w związku z procedurą krajowej homologacji typu pojazdu oraz pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 5) wzory dokumentów stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu oraz pojazdów produkowanych w małych seriach;
- 6) wzór oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu;
- 7) wzór i opis znaku stosowanego w procedurze krajowej homologacji typu pojazdu oraz pojazdów produkowanych w małych seriach.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji częściowego wdrożenia:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. U. L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4);
- 3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).

2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do tramwajów i trolejbusów.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) rozporządzenie 167/2013 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych;
- 2) rozporządzenie 168/2013 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców;
- 3) rozporządzenie 2018/858 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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;
- 4) ustawa - ustawę z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.

§ 3. 1. Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurach homologacji typu w odniesieniu do pojazdów kategorii T_{4.1}, T_{4.2}, R, C oraz S określa załącznik nr 1 do niniejszego rozporządzenia;

2. Wymogi alternatywne stosowane w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, określa załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

3. Wzór świadectwa homologacji typu pojazdu kategorii T_{4.1}, T_{4.2}, R, C oraz S określa załącznik nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Istotne cechy różnicujące kategorię, typ, wariant lub wersję pojazdu w procedurze homologacji typu pojazdu określa:

- 1) art. 3 rozporządzenia 167/2013;
- 2) art. 3 rozporządzenia 168/2013;
- 3) Załącznik I do rozporządzenia 2018/858.

§ 5. 1. Służba techniczna przeprowadza badania homologacyjne typu pojazdu w zakresie i w sposób, który w zależności od stopnia kompletacji pojazdu określa:

- 1) w przypadku homologacji typu pojazdu - załącznik nr 4 do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w przypadku homologacji typu pojazdu w odniesieniu do kolejnego etapu kompletacji pojazdu - załącznik nr 5 do niniejszego rozporządzenia;
- 3) w przypadku procedury homologacji pojazdów produkowanych w małych seriach, w odniesieniu do których zastosowano wymogi alternatywne - załącznik nr 6 do niniejszego rozporządzenia.

2. Warunki i sposób wyboru pojazdów do badań homologacyjnych w procedurach homologacji typu pojazdu, określa załącznik nr 7 do niniejszego rozporządzenia.

3. Po przeprowadzonym badaniu homologacyjnym typu pojazdu służba techniczna sporządza w języku polskim sprawozdanie z badań homologacyjnych zawierające podpis kierownika służby technicznej albo osoby przez niego upoważnionej.

§ 6. 1. Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności produkcji, określa załącznik nr 8 do niniejszego rozporządzenia.

2. W przypadku kontroli zgodności produkcji przeprowadzonej przez służbę techniczną upoważnioną do przeprowadzania takiej kontroli przez Dyrektora TDT zgodnie z art. 52 ustawy, stosuje się odpowiednio przepisy załącznika nr 8 do niniejszego rozporządzenia.

§ 7. 1. Pakiet informacyjny dołączany do wniosku powinien zawierać:

- 1) w przypadku jednostopniowej procedury homologacji typu pojazdu:
 - a) folder informacyjny składający się z:
 - dokumentu informacyjnego właściwego dla procedury jednostopniowej sporządzonego według wzoru określonego w obowiązującym akcie wykonawczym Komisji Europejskiej utworzonym na podstawie art. 22 ust. 4 rozporządzenia 167/2013,
 - informacji i instrukcji określających warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, w tym jego przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska, o ile takie warunki lub ograniczenia występują w typie pojazdu objętym wnioskiem,
 - b) sprawozdania z badań homologacyjnych sporządzonego przez służbę techniczną;
- 2) w przypadku procedury krok po kroku homologacji typu pojazdu:
 - a) folder informacyjny składający się z:
 - dokumentu informacyjnego właściwego dla procedury krok po kroku sporządzonego według wzoru określonego w obowiązującym akcie wykonawczym Komisji Europejskiej utworzonym na podstawie art. 22 ust. 4 rozporządzenia 167/2013,
 - informacji i instrukcji określających warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, w tym jego przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska, o ile takie warunki lub ograniczenia występują w typie pojazdu objętym wnioskiem,
 - b) sprawozdania z badań homologacyjnych sporządzonego przez służbę techniczną;
- 3) w przypadku procedury mieszanej homologacji typu pojazdu:
 - a) folder informacyjny składający się:
 - dokumentu informacyjnego właściwego dla procedury mieszanej sporządzonego według wzoru określonego w obowiązującym akcie wykonawczym Komisji Europejskiej utworzonym na podstawie art. 22 ust. 4 rozporządzenia 167/2013,
 - ze sprawozdań zawierających wyniki badań homologacyjnych przedmiotów wyposażenia lub części albo dokumentów zawierających dane i informacje o wymaganiach technicznych przedmiotów wyposażenia lub części wraz z oświadczeniem, że spełniają one zasadnicze wymagania w tym zakresie, w odniesieniu do przedmiotów wyposażenia lub części, które zostały zwolnione z obowiązku

uzyskania świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub świadectw homologacji typu ONZ,

– z informacji i instrukcji określających warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, w tym jego przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska, o ile takie warunki lub ograniczenia występują w typie pojazdu objętym wnioskiem,

b) sprawozdania z badań homologacyjnych sporządzonego przez służbę techniczną.

2. W przypadku kolejnego etapu kompletacji pojazdu do wniosku dołącza się:

1) w pierwszym etapie kompletacji - folder informacyjny zgodny ze stanem kompletacji pojazdu podstawowego;

2) w kolejnych etapach kompletacji - folder informacyjny odpowiadający aktualnemu etapowi kompletacji;

3) informacje dotyczące:

a) zmian lub uzupełnień wprowadzonych przez producenta do pojazdu niekompletnego,

b) zapewnienia zgodności z wytycznymi konstrukcyjnymi określonymi przez producenta pojazdu homologowanego na wcześniejszych etapach, potwierdzone przez tego producenta.

3. W przypadku zmiany świadectwa homologacji typu pojazdu pakiet informacyjny dołączany do wniosku, powinien zawierać wyraźne zaznaczenie wprowadzonych do niego zmian przez pogrubienie czcionki.

§ 8. Dokument informacyjny dołączany do wniosku w odniesieniu do pojazdów:

1) objętych zakresem stosowania rozporządzenia 167/2013 powinien być sporządzony według wzoru określonego w obowiązującym akcie wykonawczym Komisji Europejskiej utworzonym na podstawie art. 22 ust. 4 rozporządzenia 167/2013,

2) objętych zakresem stosowania rozporządzenia 168/2013 powinien być sporządzony według wzoru określonego w obowiązującym akcie wykonawczym Komisji Europejskiej utworzonym na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia 168/2013,

3) objętych zakresem stosowania rozporządzenia 2018/858 powinien być sporządzony według wzoru określonego w obowiązującym akcie wykonawczym Komisji Europejskiej utworzonym na podstawie art. 24 ust. 4 rozporządzenia 2018/858,

§ 9. 1. Wzór świadectwa zgodności dla pojazdu należącego do kategorii T_{4.1}, T_{4.2}, R, C oraz S, objętego świadectwem homologacji typu pojazdu odpowiada wzorowi świadectwa zgodności zawartym w obowiązującym akcie wykonawczym Komisji Europejskiej utworzonym na podstawie art. 33 ust. 2 rozporządzenia 167/2013.

2. W przypadku świadectwa zgodności dla pojazdu niekompletnego albo skompletowanego, producent wypełnia tylko te punkty na stronie drugiej tego świadectwa, które zostały dodane lub zmienione na bieżącym etapie procedury homologacji typu.

3. Świadcstwo zgodności powinno być wystawione na papierze z zabezpieczeniem w postaci kolorowej grafiki lub znaku wodnego, odpowiadającym znakowi identyfikującemu producenta.

4. Świadcstwo zgodności wystawione na podstawie świadectwa homologacji typu pojazdu, które zostało uznane przez Dyrektora TDT w drodze decyzji administracyjnej, zgodnie z art. 25 ust. 1 ustawy, powinno zawierać na pierwszej stronie informację o uznaniu tego świadectwa przez Dyrektora TDT wraz z numerem wydanej decyzji administracyjnej i datą jej wydania.

§ 10. 1. Wzór wniosku o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu określa załącznik nr 9 do niniejszego rozporządzenia.

2. Wzór wykazu osób upoważnionych do podpisywania świadectwa zgodności określa załącznik nr 10 do niniejszego rozporządzenia.

3. Wzór oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu określa załącznik nr 11 do niniejszego rozporządzenia.

§ 11. Wzór i opis znaku stosowanego w procedurze homologacji typu pojazdu i procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach określa załącznik nr 12 do niniejszego rozporządzenia.

§ 12. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części było poprzedzone:

- 1) rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015 r., poz. 1475),
- 2) rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów samochodowych mających cztery koła, motorowerów oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2014 r., poz. 1828),
- 3) rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych i przyczep oraz typu ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015 r., poz. 343),

- które zgodnie z art. 72 pkt 5 w związku z art. 83 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.) tracą moc z dniem wejścia w życie tej ustawy.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1	Tabela 1: Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów kategorii T _{4.1} oraz T _{4.2}
	Tabela 2: Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów kategorii R, S, C
Załącznik nr 2	Tabela 1: Wymogi alternatywne stosowane w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach dla pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia 167/2013
	Tabela 2: Wymogi alternatywne stosowane w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach dla pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia 2018/858
Załącznik nr 3	Wzór świadectwa homologacji typu pojazdu kategorii T _{4.1} , T _{4.2} , R, C oraz S
Załącznik nr 4	Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w przypadku homologacji typu pojazdu
Załącznik nr 5	Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w przypadku homologacji typu pojazdu w odniesieniu do kolejnego etapu kompletacji pojazdu
Załącznik nr 6	Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w procedurze homologacji pojazdów produkowanych w małych seriach, w odniesieniu do których zastosowano wymogi alternatywne
Załącznik nr 7	Warunki i sposób wyboru pojazdów do badań homologacyjnych w procedurach homologacji typu pojazdu
Załącznik nr 8	Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności produkcji
Załącznik nr 9	Wzór wniosku o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu, o którym mowa w art. 20 ust. 1 ustawy
Załącznik nr 10	Wzór wykazu osób upoważnionych do podpisywania świadectwa zgodności
Załącznik nr 11	Wzór oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu
Załącznik nr 12	Wzór i opis znaku stosowanego w procedurze homologacji typu pojazdu i procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach

ZALĄCZNIK nr 1

Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurach homologacji typu w odniesieniu do pojazdów kategorii T_{4.1}, T_{4.2}, R, C oraz S

Tabela 1

Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów kategorii T_{4.1} oraz T_{4.2}

Nr	Przedmiot	Akt prawny	T_{4.1}	T_{4.1}
1	Maksymalna masa całkowita	2009/63/WE I	X	X
2	Tablica rejestracyjna	2009/63/WE II	X	X
3	Zbiornik paliwa	2009/63/WE III	X	X
4	Obciążenie balastowe	2009/63/WE IV	X	X
5	Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze	2009/63/WE V	X	X
6	Poziom hałasu (zewnątrznego)	2009/63/WE VI	X	X
7	Prędkość maksymalna	2009/60/WE załącznik, pkt 1	X	X
8	Skrzynie ładunkowe	2009/60/WE załącznik, pkt 2	X	X
9	Lusterka wsteczne	2009/59/WE	X	X
10	Pole widzenia i wycieraczki szyby przedniej	2008/2/WE	X	X
11	Układ kierowniczy	2009/66/WE	X	X
12	Kompatybilność elektromagnetyczna	2009/64/WE	X	X
13	Urządzenia hamujące	76/432/EWG	X	X
14	Siedzenia pasażerów	76/763/EWG	X	X
15	Poziom hałasu (wewnętrzznego)	2009/76/WE	X	X
16	Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu	2009/57/WE	-	X
17	Siedzenie kierowcy	78/764/EWG	X	X
18	Instalacja urządzeń oświetleniowych	2009/61/WE rozporządzenie WT ¹⁾	X	X
19	Urządzenia oświetleniowe i sygnalizacji świetlnej	2009/68/WE	X	X
20	Urządzenia sprzęgające i bieg wsteczny	2009/58/WE	-	X
21	Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu (próba statyczna)	2009/75/WE	-	X
22	Przestrzeń robocza, dostęp do miejsca kierowcy	80/720/EWG	X	X
23	Wałki odbioru mocy	86/297/EWG	X	X
24	Instalacja urządzeń sterowania i kontroli	86/415/EWG	X	X
25	Wymiary i masa przyczepy	2009/144/WE I	-	X

26	Szyby	2009/144/WE III	X	X
27	Regulator prędkości	2009/144/WE II, 1	X	X
28	Ochrona części napędowych, części wystających i kół	2009/144/WE II, 2	X	X
29	Mechanizmy sprzęgające	2009/144/WE IV	X	X
30	Tabliczki znamionowe	2009/144/WE V	X	X
31	Złącze hamulca przyczepy	2009/144/WE VI	X	X
32	Emisje zanieczyszczeń	2000/25/WE	X	X
33	Opony	Regulamin ONZ 106	X	X

¹⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.).

Tabela 2

Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu pojazdu w odniesieniu do pojazdów kategorii R, S, C

Nr	Przedmiot	Akt prawny	R	S	C
1	Maksymalna masa całkowita	2009/63/WE I	-	-	-
		rozporządzenie WT ¹⁾	X	X	X
2	Tablica rejestracyjna	2009/63/WE II	-	-	X
		70/222/EWG rozporządzenie WT	-	-	-
			X	X	-
3	Zbiornik paliwa	2009/63/WE III	-	-	X
4	Obciążenie balastowe	2009/63/WE IV	-	-	X
5	Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze	2009/63/WE V	-	-	X
6	Poziom hałasu (zewnętrznego)	2009/63/WE VI	-	-	X
7	Prędkość maksymalna	2009/60/WE załącznik, pkt 1	-	-	X
8	Skrzynie ładunkowe	2009/60/WE załącznik, pkt 2	-	-	X
9	Lusterka wsteczne	2009/59/WE	-	-	X
10	Pole widzenia i wycieraczki szyby przedniej	2008/2/WE	-	-	X
11	Układ kierowniczy	2009/66/WE	-	-	X
		Regulamin ONZ 79	-	-	-
12	Kompatybilność elektromagnetyczna	2009/64/WE	-	-	X
13	Urządzenia hamujące	71/320/EWG	-	-	-
		76/432/EWG	-	-	X
		rozporządzenie WT	X	X	-

14	Siedzenia pasażerów	76/763/EWG	-	-	X
15	Poziom hałasu (wewnętrzny)	2009/76/WE	-	-	X
16	Siedzenie kierowcy	78/764/EWG	-	-	X
17	Instalacja urządzeń oświetleniowych	2009/61/WE 76/756/EWG rozporządzenie WT	- - X	- - X	X - -
18	Urządzenia oświetleniowe i sygnalizacji świetlnej	2009/68/WE rozporządzenie WT	- X	- X	X -
19	Urządzenia sprzęgające i bieg wsteczny	2009/58/WE	-	-	X
20	Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu (próba statyczna)	2009/75/WE	-	-	X
21	Przestrzeń robocza, dostęp do miejsca kierowcy	80/720/EWG	-	-	X
22	Wałki odbioru mocy	86/297/EWG	-	-	X
23	Instalacja urządzeń sterowania i kontroli	86/415/EWG	-	-	X
24	Wymiary i masa przyczepy	2009/144/WE I 97/27/WE rozporządzenie WT	- - X	- - X	X - -
25	Szyby	92/22/EWG 2009/144/WE III	- -	- -	- X
26	Regulator prędkości	2009/144/WE II, 1	-	-	X
27	Ochrona części napędowych, części wystających i kół	2009/144/WE II, 2	-	-	X
28	Mechanizmy sprzęgające	2009/144/WE IV 94/20/WE Regulamin ONZ 55	- - X	- - X	X - -
29	Tabliczki znamionowe	2009/144/WE V 74/114/EWG rozporządzenie WT	- - X	- - X	X - -
30	Złącze hamulca przyczepy	2009/144/WE VI rozporządzenie WT	- X	- X	X -
31	Emisje zanieczyszczeń	2000/25/WE	-	-	X
32	Opony	Regulamin ONZ 106 rozporządzenie WT	- X	- X	- -
33	Zamocowanie pasów bezpieczeństwa	76/115/EWG	-	-	X
34	Pasy bezpieczeństwa	77/541/EWG	-	-	X
35	Bieg wsteczny i prędkościomierz	75/443/EWG 2009/60/WE	- -	- -	- X
36	Oslony przeciwrozbryzgowe kół	91/226/EWG	-	-	-

37	Urządzenia ograniczające prędkość	92/24/EWG	-	-	-
38	Ochrona boczna	89/297/EWG	-	-	-

¹⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.).

Wymogi alternatywne stosowane w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach

Tabela 1

Wymogi alternatywne stosowane w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach dla pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia 167/2013

Nr	Przedmiot	Akt prawny	Wymagania alternatywne
16.1	Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu (próba statyczna)	2009/75/WE	PN-ISO 5700
17.1	Przestrzeń robocza, dostęp do miejsca kierowcy	80/720/EWG	PN-EN-ISO 13857
18.1	Wałki odbioru mocy	86/297/EWG	ISO 500
20.1	Instalacja urządzeń sterowania i kontroli	86/415/EWG	PN-ISO 11684
22.4	Dodatkowe wymogi bezpieczeństwa Instrukcja obsługi	2009/144/WE II, 3 2009/144/WE II, 4	PN-EN-ISO 3445 oraz PN-EN-ISO 15695-1 PN-EN-ISO 3600

Tabela 2

Wymogi alternatywne stosowane w procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach dla pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia 2018/858

A. Wymogi alternatywne dla pojazdów kategorii M₁:

Nr	Akt prawny	Wymogi alternatywne
1	70/221/EWG ⁴ (zbiorniki ciekłego paliwa/tylne zabezpieczenia)	Zbiorniki paliwa wykonane z tworzyw sztucznych - norma FMVSS nr 301 ("Integralność układu paliwowego")
2	Regulamin ONZ nr 34 (zabezpieczenia przeciwpożarowe, zbiorniki paliwa ciekłego)	
3	71/320/EWG ⁵ (układy hamulcowe)	Norma FMVSS nr 135

	Regulamin ONZ nr 13 (pojazdy M, N, O w zakresie hamowania)	
4	Regulamin ONZ nr 13-H (samochody osobowe w zakresie hamowania)	
5	72/245/EWG ⁶ (zakłócenia radioelektryczne / kompatybilność elektromagnetyczna)	Emitowane promieniowanie elektromagnetyczne: - szerokopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne - norma CISPR 12 lub SAE J551-2 - wąskopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne - norma CISPR 12 (na zewnątrz pojazdu) lub 25 (wewnątrz pojazdu), lub SAE J551-4 i SAE J1113-41
6	Regulamin ONZ nr 10 (kompatybilność elektromagnetyczna)	
7	74/297/EWG ⁷ (bezpieczne układy kierownicze)	Norma FMVSS nr 203 ("Zabezpieczenie kierowcy w przypadku zderzenia zapewniane przez układ kierowniczy"), w tym FMVSS nr 204 ("Przemieszczanie się do tyłu kierownicy") Art. 11 JSRRV
8	Regulamin ONZ nr 12 (ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia)	
9	74/408/EWG ⁸ (wytrzymałość siedzeń)	Siedzenia, punkty mocowania siedzeń i systemy regulacji - norma FMVSS nr 207 ("Siedzenia")
10	Regulamin ONZ nr 17 (siedzenia, ich mocowania i zagłówki)	Zagłówki - norma FMVSS nr 207 lub norma FMVSS nr 202a ("Zagłówki")
11	Regulamin ONZ nr 80 (siedzenia dużych pojazdów pasażerskich)	
12	76/114/EWG ⁹ (tabliczki znamionowe)	Norma ISO 3779:1983 i 3780:1983
13	(UE) 19/2011 (tabliczka znamionowa producenta oraz numer identyfikacyjny pojazdu)	

14	76/115/EWG ¹⁰ (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	Norma FMVSS nr 210 ("Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa") lub art. 22 i 23 JSRRV
15	Regulamin ONZ nr 14 (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	
16	96/79/WE ¹¹ (zderzenie czołowe)	Norma FMVSS nr 208 ("Ochrona pasażerów przed zderzeniem") lub art. 18 JSRRV
17	Regulamin ONZ nr 94 (zabezpieczenia ochrony osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia czołowego)	
18	96/27/WE ¹² (uderzenie z boku)	Norma FMVSS nr 214 ("Ochrona przed uderzeniem z boku") lub art. 18 JSRRV
19	Regulamin ONZ nr 95 (zabezpieczenia ochrony osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego)	

B. Wymogi alternatywne dla pojazdów kategorii N₁:

Nr	Akt prawny	Wymogi alternatywne
1	70/221/EWG ¹³ (zbiorniki ciekłego paliwa / tylne zabezpieczenia)	Zbiorniki paliwa wykonane z tworzyw sztucznych - norma FMVSS nr 301 ("Integralność układu paliwowego")
2	Regulamin ONZ nr 34 (zabezpieczenia przeciwpożarowe, zbiorniki paliwa ciekłego)	
3	71/320/EWG ¹⁴ (układy hamulcowe)	Norma FMVSS nr 135
4	Regulamin ONZ nr 13 (pojazdy MNO w zakresie hamowania)	
5	Regulamin ONZ nr 13-H (samochody osobowe w zakresie hamowania)	
6	72/245/EWG ¹⁵ (zakłócenia radioelektryczne / kompatybilność elektromagnetyczna)	Emitowane promieniowanie elektromagnetyczne: - szerokopasmowe promieniowanie elektromagnetyczne - norma CISPR 12 lub SAE J551-2- wąskopasmowe promieniowanie
7	Regulamin ONZ nr 10 (kompatybilność elektromagnetyczna)	

		elektromagnetyczne - norma CISPR 12 (na zewnątrz pojazdu) lub 25 (wewnątrz pojazdu), lub SAE J551-4 i SAE J1113-41
8	74/297/EWG ¹⁶ (bezpieczne układy kierownicze)	Norma FMVSS nr 203 ("Zabezpieczenie kierowcy w przypadku zderzenia zapewniane przez układ kierowniczy"), w tym FMVSS nr 204 ("Przemieszczanie się do tyłu kierownicy") Art. 11 JSRRV
9	Regulamin ONZ nr 12 (ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia)	
10	76/114/EWG ¹⁷ (tabliczki znamionowe)	Norma ISO 3779:1983 i 3780:1983
11	(UE) 19/2011 (tabliczka znamionowa producenta oraz numer identyfikacyjny pojazdu)	
12	76/115/EWG ¹⁸ (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	Norma FMVSS nr 210 ("Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa") lub art. 22 i 23 JSRRV
13	Regulamin ONZ nr 14 (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	
14	96/27/WE ¹⁹ (uderzenie z boku)	Norma FMVSS nr 214 ("Ochrona przed uderzeniem z boku") lub art. 18 JSRRV
15	Regulamin ONZ nr 95 (zabezpieczenia ochrony osób przebywających w pojeździe w przypadku zderzenia bocznego)	

C. Wymogi alternatywne dla pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃

Nr	Akt prawny	Wymogi alternatywne
1	74/408/EWG ²⁰ (wytrzymałość siedzeń)	Siedzenia, punkty mocowania siedzeń i systemy regulacji - norma FMVSS nr 207 ("Siedzenia") Zagłówki - norma FMVSS nr 207 lub norma FMVSS nr 202a ("Zagłówki")
2	76/115/EWG ²¹ (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	Norma FMVSS nr 210 ("Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa") lub art. 22 i 23 JSRRV
3	Regulamin ONZ nr 14 (punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa)	
4	Bezpieczna kabina kierowcy	Norma szwedzka VVFS 2003:29**)

*) Użyte w tabeli skróty oznaczają:

"FMVSS" - federalna norma bezpieczeństwa pojazdów silnikowych Departamentu Transportu Stanów Zjednoczonych,

"JSRRV" - japońskie przepisy dotyczące bezpieczeństwa pojazdów drogowych,

"SAE" - Stowarzyszenie Inżynierów Motoryzacyjnych,

"CISPR" - Międzynarodowy Komitet Specjalny ds. Zakłóceń Radioelektrycznych,

"VVFS" - Narodowa Administracja Drogowa w Szwecji.

**⁾ Dotyczy kategorii N₂ i N₃.

Wzór świadectwa homologacji typu pojazdu kategorii T_{4.1}, T_{4.2}, R, C oraz S

WZÓR

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU POJAZDU

(maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

Pieczęć Dyrektora
Transportowego Dozoru
Technicznego

dotyczące:

- | | |
|---|---|
| - wydania homologacji typu ¹⁾ , | pojazdu kompletnego ¹⁾ , |
| - zmiany homologacji typu ¹⁾ , | pojazdu skompletowanego ¹⁾ , |
| - odmowy wydania homologacji typu ¹⁾ , | pojazdu niekompletnego ¹⁾ , |
| - cofnięcia homologacji typu ¹⁾ , | |

wydane na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 2023 r. o systemach
homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U.)

Numer świadectwa homologacji typu:

Powód zmiany²⁾:

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

0.2.1. Oznaczenie handlowe:

0.3. Sposób wyróżnienia typu, jeżeli zaznaczono na pojeździe:

0.3.1. Położenie tego oznaczenia:

0.4. Kategoria pojazdu³⁾ / rodzaj pojazdu⁴⁾:

0.5. Nazwa i adres producenta pojazdu kompletnego¹⁾

Nazwa i adres producenta pojazdu podstawowego¹⁾

Nazwa i adres producenta ostatniego etapu budowy pojazdu niekompletnego¹⁾

.....

Nazwa i adres producenta pojazdu skompletowanego¹⁾

.....

0.8. Nazwa(-wy) i adres(-sy) fabryki montującej:

Niżej podpisany poświadcza rzetelność załączonego pakietu informacyjnego wyżej wymienionego typu pojazdu, którego wzorzec został wytypowany przez służbę techniczną i dostarczony przez producenta jako obiekt badań homologacyjnych, oraz że załączone wyniki z badań dotyczą pojazdu tego typu.

1. W przypadku kompletnych i skompletowanych pojazdów/wariantów¹⁾:

Typ pojazdu odpowiada/nie odpowiada¹⁾ wymaganiom technicznym obowiązującym w procedurze homologacji typu określonym w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2023 r. w sprawie homologacji typu pojazdu (Dz. U.).

2. W przypadku niekompletnych pojazdów/wariantów¹⁾:

Typ pojazdu odpowiada/nie odpowiada¹⁾ wymaganiom technicznym obowiązującym w procedurze homologacji typu wymienionym w wykazie wymagań technicznych, którym odpowiadają niekompletny typ pojazdu lub jego niekompletne warianty.

3. Świadectwo homologacji typu pojazdu: zostało wydane/odmówiono jego wydania/zostało cofnięte/wygasło⁵⁾.

(miejsowość)	(data)	(podpis)

Załączniki:

Pakiet informacyjny.

Wyniki badań w zakresie poziomu głośności oraz emisji spalin.

Wykaz osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności, zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.

¹⁾ Niepotrzebne skreślić

²⁾ Jeżeli dotyczy

³⁾ Zgodnie z kategoriami pojazdów określonymi w art. 4 rozporządzenia nr 167/2013.

⁴⁾ Zgodnie z przepisami o szczegółowych czynnościach organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

⁵⁾ Niepotrzebne skreślić; w przypadku odmowy wydania albo cofnięcia należy podać uzasadnienie.

Niniejsze świadectwo homologacji typu pojazdu jest oparte na świadectwie(-wach) homologacji dla pojazdów niekompletnych, wyszczególnionych poniżej:

Etap 1: Producent pojazdu podstawowego:

.....

Numer świadectwa homologacji typu:

.....

Data wydania:

.....

Dotyczy wariantów:

.....

Etap 2: Producent:

.....

Numer świadectwa homologacji typu:

.....

Data wydania:

.....

Dotyczy wariantów:

.....

Etap 3: Producent:

.....

Numer świadectwa homologacji typu:

.....

Data wydania:

.....

Dotyczy wariantów:

.....

Jeżeli świadectwo homologacji typu w odniesieniu do pojazdu zawiera warianty niekompletne, poniżej podaje się wykaz kompletnych bądź skompletowanych wariantów:

Warianty kompletne/skompletowane:

Wykaz wymagań technicznych, którym odpowiadają niekompletny typ pojazdu lub jego niekompletne warianty: (odpowiednio, z uwzględnieniem zakresu i ostatnich poprawek do przepisów obowiązujących w procedurze homologacji typu wyszczególnionych poniżej):

Lp.	Zagadnienie	Przepis obowiązujący w procedurze homologacji typu	Ostatnia poprawka	Dotyczy wariantów

**Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych
w przypadku homologacji typu pojazdu**

W przypadku wniosku o przeprowadzenie badań homologacyjnych w odniesieniu do typu pojazdu należy:

- 1) sprawdzić, czy wszystkie świadectwa homologacji typu wydane na podstawie aktów prawnych określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, które są wymagane dla typu pojazdu podlegającego badaniu, obejmują ten typ pojazdu i spełniają wymagania techniczne obowiązujące w procedurze homologacji typu;
- 2) sprawdzić, czy specyfikacje pojazdu i dane zawarte w części I dokumentu informacyjnego pojazdu znajdują się w pakiecie informacyjnym i świadectwach homologacji typu w odniesieniu do aktów prawnych określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, które są wymagane dla typu pojazdu podlegającego badaniu;
- 3) w przypadku braku niektórych pozycji części I dokumentu informacyjnego w pakiecie informacyjnym aktów prawnych określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, które są wymagane dla typu pojazdu podlegającego badaniu, potwierdzić lub zwrócić się do właściwej służby technicznej o potwierdzenie, że specyfikacja i konstrukcja techniczna danego przedmiotu wyposażenia lub części są zgodne z danymi szczegółowymi zawartymi w folderze informacyjnym;
- 4) porównać dane i informacje zawarte w folderze informacyjnym przedstawionym przez producenta, w szczególności w dokumencie informacyjnym, z zakresem wymagań obowiązującym w procedurze homologacji typu;
- 5) sprawdzić, czy typ pojazdu podlegający badaniom homologacyjnym jest zgodny z dokumentem informacyjnym;
- 6) na pojeździe/pojazdach wytypowanym/wytypowanych do przeprowadzenia badań homologacyjnych przeprowadzić odpowiednie sprawdzenia i kontrole lub zwrócić się do właściwej służby technicznej o przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń i kontroli, w zakresie montażu przedmiotów wyposażenia lub części, takich jak: silnik, skrzynia biegów, układ kierowniczy, układ hamulcowy, zawieszenie przednie oraz tylne, w celu zweryfikowania, czy pojazd/pojazdy został wyprodukowany/zostały wyprodukowane zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w pakiecie informacyjnym, w odniesieniu do odpowiednich świadectw homologacji typu przedstawionych przez producenta.

ZAŁĄCZNIK nr 5

Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w przypadku homologacji typu pojazdu w odniesieniu do kolejnego etapu kompletacji pojazdu

W przypadku wniosku o przeprowadzenie badań homologacyjnych w odniesieniu do typu pojazdu produkowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w § 8 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia, należy:

- 1) zorganizować przeprowadzenie odpowiednich badań i kontroli wymaganych zgodnie z każdą z odpowiednich oddzielnych dyrektyw;
- 2) sprawdzić, czy pojazd jest zgodny z danymi szczegółowymi zawartymi w folderze informacyjnym pojazdu oraz czy spełnia wymagania techniczne każdej z odpowiednich oddzielnych dyrektyw;
- 3) przeprowadzić odpowiednie kontrole instalacji w odniesieniu do oddzielnych zespołów technicznych lub, w odpowiednich przypadkach, zorganizować przeprowadzenie tych kontroli.

ZAŁĄCZNIK nr 6

Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w procedurze homologacji pojazdów produkowanych w małych seriach, w odniesieniu do których zastosowano wymogi alternatywne

W przypadku wniosku o przeprowadzenie badań homologacyjnych, w odniesieniu do typu pojazdu, w którym zastosowano wymagania alternatywne określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia, należy:

- 1) porównać dane i informacje zawarte w folderze informacyjnym przedstawionym przez producenta, w szczególności w dokumencie informacyjnym, z zakresem wymagań zawartym w dokumencie potwierdzającym spełnienie wymagań alternatywnych;
- 2) sprawdzić, czy typ pojazdu podlegający badaniom homologacyjnym jest zgodny z dokumentem informacyjnym;
- 3) na pojeździe/pojazdach wybranym/wybranych do przeprowadzenia badań homologacyjnych przeprowadzić odpowiednie sprawdzenie lub kontrole lub zwrócić się do właściwej służby technicznej o przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń i kontroli, w zakresie montażu przedmiotów wyposażenia lub części, takich jak: silnik, skrzynia biegów, układ kierowniczy, układ hamulcowy, zawieszenie przednie oraz tylne;
- 4) zweryfikować, czy przedstawione świadectwa homologacji typu oraz dokumenty dotyczące wymagań alternatywnych potwierdzają spełnienie przez typ pojazdu objęty badaniami wszystkich wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu;
- 5) zweryfikować wymagania alternatywne dotyczące danego przedmiotu wyposażenia lub części, które zostały potwierdzone w dokumentach przedstawionych przez producenta, pod kątem ich równoważności z wymaganiami obowiązującymi w procedurze homologacji typu w tym zakresie, ze szczególnym zwróceniem uwagi na zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa odnośnie do konstrukcji i wyposażenia pojazdu oraz spełnienie przez ten pojazd wymagań ochrony środowiska;
- 6) zasięgnąć opinii służby technicznej właściwej do przeprowadzania badań homologacyjnych typu w odniesieniu do przedmiotu wyposażenia lub części, których dotyczą wymagania alternatywne, pod kątem dokonania oceny, czy wymagania alternatywne zastosowane w stosunku do tego przedmiotu wyposażenia lub tej części odpowiadają swoim poziomem technicznym wymaganiom określonym w przepisach homologacyjnych;
- 7) na pojeździe/pojazdach wytypowanym/wytypowanych do przeprowadzenia badań homologacyjnych przeprowadzić sprawdzenie przedmiotu wyposażenia lub części pojazdu, którego dotyczą wymagania alternatywne, lub zwrócić się do służby technicznej, o której mowa w pkt 6, o przeprowadzenie takiego sprawdzenia, w celu zweryfikowania, czy:
 - a) dany przedmiot wyposażenia lub część odpowiadają wymaganiom alternatywnym,
 - b) pojazd/pojazdy jest/są wykonany/wykonane zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w przedstawionym pakiecie informacyjnym;
- 8) w przypadku specjalistycznych informacji zawartych w dokumentach potwierdzających spełnienie wymagań alternatywnych przeprowadzić stosowne analizy, obliczenia, testy,

symulacje komputerowe, potwierdzające spełnienie tych wymagań lub wystąpić do producenta o ich przeprowadzenie.

Warunki i sposób wyboru pojazdów do badań homologacyjnych w procedurach homologacji typu pojazdu

1. Służba techniczna, mając na względzie zakres parametrów technicznych określonych w dokumentacji przedłożonej przez producenta, określa liczbę pojazdów, która jest niezbędna, aby w toku badań homologacyjnych zweryfikować parametry graniczne w obrębie typu objętego procedurą badań homologacyjnych.
2. Służba techniczna, określając liczbę pojazdów, bierze pod uwagę minimalne i maksymalne parametry techniczne w zakresie masy, wymiarów i nacisków oraz kompletacji w zakresie przedmiotów wyposażenia i części, takich jak: kategoria pojazdu, rodzaj nadwozia, silniki, skrzynie biegów, osie napędowe, osie kierowane, wyposażenie dodatkowe.

Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności produkcji

1. Kontrola zgodności produkcji, zwana dalej "kontrolą", przeprowadzana przez Dyrektora TDT składa się z dwóch etapów:

- 1) oceny wstępnej;
- 2) weryfikacji przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność produkcji pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, zwanych dalej "wyrobami", z typem objętym świadectwem homologacji.

2. W ramach oceny wstępnej Dyrektor TDT sprawdza istnienie u producenta systemu zarządzania jakością.

2.1. Przy określaniu zakresu oceny wstępnej Dyrektor TDT uwzględnia:

- 1) dokumentację producenta potwierdzającą zgodność ze zharmonizowaną normą ISO 9001 lub z równoważną zharmonizowaną normą, która spełnia ogólne wymagania oceny wstępnej;
- 2) dokumentację producenta pojazdu w zakresie przeprowadzonej przez niego oceny systemu zarządzania jakością u producenta przedmiotów wyposażenia lub części, zgodnie z co najmniej jedną specyfikacją przemysłową, spełniającą wymagania normy, o której mowa w ppkt 1.

2.2. Przy uwzględnianiu przez Dyrektora TDT, na potrzeby oceny wstępnej, dokumentacji przedstawionej przez producenta według normy, o której mowa w pkt 2.1 ppkt 1, w toku kontroli Dyrektor TDT ustala z producentem sposób informowania o wszelkich zmianach zakresu i terminów ważności tej dokumentacji.

2.3. Ocena wstępna w odniesieniu do typu pojazdu nie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny wstępnej, przeprowadzonej na potrzeby wydania świadectwa homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części, montowanych w tym typie pojazdu. W takim przypadku zakres oceny wstępnej powinien obejmować zakłady produkcyjne producenta pojazdu i działania związane z montażem całego pojazdu, które nie były objęte zakresem ocen wstępnych przeprowadzonych przed wydaniem świadectw homologacji typu dla przedmiotów wyposażenia lub części tego typu pojazdu.

3. W ramach weryfikacji wprowadzonych przez producenta przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność produkcji wyrobów z typem objętym świadectwem homologacji Dyrektor TDT:

1) sprawdza u producenta:

a) sposób funkcjonowania procesu produkcyjnego wyrobów, w szczególności:

- planowanie produkcji,
- prowadzenie i przechowywanie dokumentacji produkcyjnej,
- nadzorowanie poszczególnych etapów procesu produkcyjnego,
- przechowywanie i transport wyrobów gotowych,

b) sposób działania systemu dostawy wyrobów, w szczególności:

- istnienie systemu oceny dostawców,
- magazynowanie i kontrolę dostaw,
- stosowanie oznaczeń wyrobów na potrzeby skutecznej i terminowej dostawy,

- procedury reklamacji wyrobów,

c) istnienie systemu badań i kontroli wewnętrznych produkowanych wyrobów, w szczególności zapewnienie:

- właściwego sposobu, zakresu i ilości badań i wymaganych kontroli wewnętrznych, w przypadku producenta pojazdu kontrole wewnętrzne dotyczą sprawdzenia zgodności kompletacji pojazdu z danymi zawartymi w świadectwie homologacji typu,

- dostępu do wyposażenia badawczo-rozwojowego i kontrolnego, w tym sposób identyfikacji i sprawdzania tego wyposażenia,

- dokumentowania i udostępniania wyników badań i kontroli wewnętrznych wyrobów, między innymi przez plany kontroli,

- prowadzenia analizy wyników badań i kontroli wewnętrznych pod kątem sprawdzania i zapewnienia przez producenta zachowania na takim samym poziomie produkcji wyrobów, z jednoczesnym uwzględnianiem postępu w obszarze technicznym i produkcji przemysłowej,

- skutecznego procesu eliminowania niezgodności stwierdzonych w wyniku badań i kontroli wewnętrznych,

- skutecznego procesu eliminowania i wycofywania z produkcji wyrobów wadliwych, w tym stosowania oznaczeń takich wyrobów;

2) ustala z producentem okres przechowywania wyników badań i kontroli wewnętrznych wyrobów przeprowadzanych przez tego producenta.

4. Dyrektor TDT uzgadnia termin kontroli z podmiotem podlegającym kontroli, zwanym dalej "kontrolowanym".

4.1. Dyrektor TDT, nie później niż w terminie 14 dni przed terminem przystąpienia do czynności kontrolnych, powiadamia kontrolowanego w szczególności o:

1) zakresie kontroli;

2) przewidywanym czasie trwania kontroli.

5. Kontrole przeprowadza się w obecności przedstawiciela kontrolowanego.

7. Po przeprowadzeniu kontroli Dyrektor TDT sporządza protokół, który zawiera:

1) nazwę i siedzibę kontrolowanego;

2) datę przeprowadzenia kontroli;

3) wykaz przedstawicieli kontrolowanego, zawierający ich dane osobowe: imię, nazwisko oraz zajmowane stanowisko;

4) zakres kontroli;

5) wykaz skontrolowanych dokumentów/procedur/procesów produkcyjnych/obiektów/pomieszczeń/wyposażenia;

6) opis spostrzeżeń;

7) stwierdzone niezgodności;

8) proponowane przez kontrolowanego działania zapobiegawcze/korygujące;

9) termin wdrożenia działań zapobiegawczych/korygujących oraz ich sprawdzenia;

10) załączniki z podaniem nazwy każdego z nich, zawierające pisemne oświadczenia, wyjaśnienia, obliczenia i inne dokumenty przekazane przez kontrolowanego;

11) datę i miejsce sporządzenia protokołu z kontroli, podpisy osób uczestniczących w kontroli.

7. Protokół sporządza się w trzech egzemplarzach, z czego:

- 1) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla kontrolowanego;
- 2) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla Dyrektora TDT;
- 3) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla służby technicznej w ramach prowadzonej przez nią dokumentacji homologacyjnej.

Wzór wniosku o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu pojazdu

WZÓR

**WNIOSEK O WYDANIE LUB ZMIANĘ ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU
zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858
z dnia 30 maja 2018 r.¹⁾**

.....
(miejsce, data)

.....
(nazwa i adres wnioskodawcy)

**DYREKTOR
TRANSPORTOWEGO
DOZORU TECHNICZNEGO
ul. Puławska 125
02-707 Warszawa**

Wnioskuje o²⁾:

- wydanie świadectwa homologacji typu UE pojazdu,
- zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu,
- wydanie świadectwa homologacji typu UE pojazdu produkowanego w małych seriach,
- zmianę świadectwa homologacji typu UE pojazdu produkowanego w małych seriach,
- wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu produkowanego w małych seriach,
- zmianę świadectwa homologacji typu pojazdu produkowanego w małych seriach,

1. Numer sprawozdania z badań homologacyjnych.....
2. Data wydania.....
3. Rodzaj procedury, na podstawie której przeprowadzono badania homologacyjne³⁾
 - homologacja krok po kroku
 - jednostopniowa homologacja typu
 - mieszana homologacja typu
 - wielostopniowa homologacja typu
4. Marka oraz typ pojazdu.....
5. Nazwa i adres producenta.....

6. Oświadczam, że:

- a) nie złożyłem wniosku o homologację typu UE dla tego samego typu do żadnego innego organu udzielającego homologacji i że żaden inny organ udzielający homologacji nie udzielił mi takiej homologacji,
- b) żaden organ udzielający homologacji nie odmówił udzielenia homologacji typu dla tego typu,
- c) żaden organ udzielający homologacji nie wycofał homologacji typu dla tego typu
- d) nie wycofałem wniosku o udzielenie homologacji typu w odniesieniu do tego typu oraz
- e) jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.

Załączniki: folder informacyjny⁴⁾

.....

czytelny podpis producenta

1) Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018 r., str. 1, z późn. zm.

2) Należy zaznaczyć „x” we właściwym polu

3) Wskazanie rodzaju procedury zgodnie z art. 22 ust. 1 rozporządzenia 2018/858

4) Zgodnie z art. 24 rozporządzenia 2018/858

ZAŁĄCZNIK nr 10

Wzór wykazu osób upoważnionych do podpisywania świadectwa zgodności

WZÓR

Wykaz osób upoważnionych do podpisywania świadectwa zgodności

Imię i nazwisko	Stanowisko	Wzór podpisu

.....
(czytelny podpis producenta)

ZAŁĄCZNIK nr 11

Wzór oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu

WZÓR

Oświadczenie o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdów*

Oświadczam o dodatkowych, wynikających z obowiązujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przepisów, danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji, który odpowiada pod każdym względem typowi opisanemu w świadectwie homologacji typu WE pojazdu/UE pojazdu/świadectwie homologacji typu pojazdu nr z dnia, które zostało uznane przez organ właściwy do uznania tego świadectwa w drodze decyzji nr z dnia**

Lp.	Dane i informacje o pojeździe	Wyszczególnienie
1	Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)	
2	Rodzaj	
3	Podrodzaj	
4	Przeznaczenie***)	
5	Rok produkcji	
6	Masa własna [kg]	
7	Dopuszczalna ładowność [kg]	
8	Największy dopuszczalny nacisk osi [kN]	
9	Dopuszczalna masa całkowita pojazdu [kg]	
10	Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów [kg]	
11	Maksymalna masa całkowita przyczepy z hamulcem [kg]****)	
12	Inne*****)	

.....

.....

(miejsowość)

(data)

.....
(czytelny podpis producenta)

.....
(stanowisko)

*) Nie dotyczy pojazdu niekompletnego

**) Niepotrzebne skreślić

***) O ile dotyczy

****) Nie dotyczy ciągnika siodłowego

*****) Dotyczy innych danych i informacji uznanych za istotne przez producenta pojazdu

ZAŁĄCZNIK nr 12

Wzór i opis znaku stosowanego w procedurze homologacji typu pojazdu i procedurze krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach

1. Przy wydawaniu, zmianie, odmowie wydania albo cofnięciu świadectwa homologacji typu Dyrektor TDT stosuje wzór świadectwa homologacji typu pojazdu określony w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

2. Numer homologacji typu pojazdu składa się z trzech sekcji oddzielonych znakiem "*".

Sekcja 1: symbol "PL".

Sekcja 2: czterocyfrowy numer homologacji (z zerami na początku, jeżeli są potrzebne, aby numer był czterocyfrowy).

Sekcja 3: dwucyfrowy kolejny numer rozszerzenia (z zerem na początku, jeżeli jest potrzebne, aby numer był dwucyfrowy).

Przykład:

Drugie rozszerzenie do czwartej homologacji typu udzielonej w ramach homologacji typu pojazdu: PL*0004*02.

3. W przypadku zmian w pakiecie informacyjnym do świadectwa typu pojazdu, przy nadawaniu numeru tego świadectwa, po numerze zmiany, który nie ulega zmianie, Dyrektor TDT dodaje następujące oznaczenie, w zależności od liczby udzielonych do tej pory zmian: "Rewizja 1, 2, 3 ..." albo skrót "Rew. 1, 2, 3 ...".

4. W przypadku gdy w ramach procedury homologacji typu pojazdu, poza zmianami, o których mowa w ust. 3:

1) były wymagane dalsze kontrole lub badania,

2) uległy zmianie dane albo informacje zawarte w świadectwie homologacji typu pojazdu, z wyjątkiem załączników,

3) weszły w życie nowe wymagania obowiązujące dla typu pojazdu podlegającego procedurze homologacji

- przy wydaniu zmiany do świadectwa homologacji typu pojazdu, w sekcji 3 numeru tego świadectwa, Dyrektor TDT określa numer zmiany, zgodny z liczbą kolejnych udzielonych już zmian.

5. System numeracji świadectw homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach:

1) w przypadku pojazdów objętych zakresem rozporządzenia nr 167/2013 - określa art. 24 ust. 4 rozporządzenia nr 167/2013;

2) w przypadku pojazdów objętych zakresem rozporządzenia nr 168/2013 - określa art. 29 ust. 4 rozporządzenia nr 168/2013;

3) w przypadku pojazdów objętych zakresem rozporządzenia nr 2018/858 - określa art. 42 ust. 5 rozporządzenia nr 2018/858.

UZASADNIENIE

1. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu.

Projektowane rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów było poprzedzone:

- 1) rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015 r. poz. 1475),
- 2) rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów samochodowych mających cztery koła, motorowerów oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2014 r. poz. 1828),
- 3) rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych i przyczep oraz typu ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015 r. poz. 343),
które utraci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Funkcjonująca procedura homologacji typu pojazdów wskazana w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) obejmowała wymagania wynikające z nieobowiązujących już przepisów unijnych:

1. dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG,
2. dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG,
3. dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Projektowane rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów stanowi realizację art. 54 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz realizuje obowiązek transpozycji do krajowego prawodawstwa wymagań określonych w następujących unijnych aktach prawnych:

1. rozporządzeniu nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42);
2. rozporządzeniu nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. U. L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4);
3. rozporządzeniu 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, zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE ((Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str.

2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).
).

2. Wykazanie różnic między dotychczasowym, a proponowanym stanem prawnym.

Projektowane rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów obejmuje procedurę krajowej homologacji typu pojazdów wskazanych w rozporządzeniu 167/2013. W odniesieniu do rozporządzeń 168/2013 oraz 2018/858 państwa członkowskie nie mają prawa ustanawiania procedur krajowych w ramach homologacji typu pojazdu. Jest to różnica w porównaniu z prawodawstwem krajowym związanym z uchylonymi dyrektywami, gdyż dotychczasowe przepisy krajowe dopuszczały możliwość krajowej homologacji typu także dla pojazdów kategorii L.

W odniesieniu do procedury homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, ustanowiono wymogi alternatywne, o których mowa w transponowanych przepisach, tak jak jest to wymagane w tych rozporządzeniach. Procedury te obowiązują wszystkie kategorie pojazdów, tak jak tego wymagają transponowane rozporządzenia unijne. W tym przypadku nie ma różnic w podejściu z dotychczasowym krajowym stanem prawnym.

3. Charakterystyka i ocena przewidywanych, związanych z wejściem w życie aktu skutków prawnych, w tym w szczególności dotyczących ograniczenia uznaniowości i uproszczenia stosowanych procedur.

Projektowane rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów realizuje wymagania wskazane w przepisach unijnych wdrażanych do przepisów krajowych w projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Wymagania te nie wykraczają poza obowiązujące przepisy unijne i nie niosą za sobą żadnych dodatkowych skutków ani natury ekonomicznej ani administracyjnej. Z uwagi na fakt, iż przepisy unijne w sposób precyzyjny wskazują metodykę homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, to projektowane przepisy rozporządzenia nie stanowią ograniczenia uznaniowości wydawanych dokumentów. Ograniczenia te wynikają jedynie z obowiązujących przepisów unijnych. Dodatkowo należy wskazać, iż projektowana ustawa zawiera procedurę uznania krajowego świadectwa homologacji typu pojazdu wydanego przez organ innego państwa członkowskiego, zatem nie ma mowy o ustanawianiu barier dla swobodnego przepływu towaru na rynku wspólnotowym.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie homologacji typu pojazdów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl, tel. (022) 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia: 30 listopada 2022 r.</p> <p>Źródło:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. art. 54 ust. 1 projektu ustawy z dnia .....o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia 2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.), 3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.), 4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.),
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie homologacji typu pojazdów podyktowane jest faktem, iż uchylone zostają obecnie o obowiązujące przepisy dotyczące homologacji zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), a wszelkie kwestie dotyczące homologacji zostają uregulowane w zupełnie nowym akcie prawnym – projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Projekt analizowanego rozporządzenia stanowi tym samym realizację zawartego w art. 54 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia obowiązku ustawowego ciążącego na ministrze właściwym do spraw transportu, polegającym na określeniu procedury homologacji typu pojazdów.

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

Z uwagi na uchylanie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określania procedury homologacji typu pojazdu zawartego w ww. ustawie – Prawo o ruchu drogowym i określenie przez ustawodawcę nowej podstawy prawnej w nowym akcie prawnym rangi ustawowej, zostaje wydanie nowe rozporządzenie w oparciu o wspomnianą nową podstawę prawną (art. 54 nowoprotowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia). Nowe rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów obejmuje rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem:

- 1) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015 r. poz. 1475),
- 2) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów samochodowych mających cztery koła, motorowerów oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2014 r. poz. 1828),
- 3) rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych i przyczep oraz typu ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015 r. poz. 343),

i nie wprowadza nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego świadectwa.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu nie wymagają dodatkowych interwencji i mają na celu jedynie uwzględnienie nowej podstawy prawnej udzielanych decyzji w sprawie homologacji typu pojazdów, uwzględniają również obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw).

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

Państwa członkowskie UE dokonują zmian w prawodawstwie krajowym w celu zapewnienia stosowania aktów unijnego prawa pochodnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organ udzielający homologacji – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	TDT obecnie zatrudnia personel zajmujący się wydawaniem decyzji w sprawie homologacji typu pojazdów, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. W ramach tej procedury, posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków.
Producenci pojazdów	Około 160 podmiotów	TDT	Projekt rozporządzenia nie przewiduje nowych procedur ani wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia w wyniku projektowanych przepisów, gdyż te przepisy są zbieżne z przepisami obowiązującymi. Rozporządzenia 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858 nie będą miały zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty prowadzące działalność w zakresie homologacji typu pojazdów we wszystkich państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto, regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności poprzez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego, projektowana procedura bowiem może mieć charakter jedynie krajowy i w takim trybie będzie realizowana na podstawie projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia oraz rozporządzenia w sprawie homologacji typu pojazdów.
Producenci przedmiotów wyposażenia i części pojazdu	Około 200 podmiotów	TDT	Jw.

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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
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. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny

TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W przypadku sporządzonych kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT w każdej z procedur, opłaty pokrywają wszystkie koszty wykonania czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach procedur, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.</p> <p>Przedmiotowe rozporządzenie nie wywołuje skutków w sektorze finansów publicznych w odniesieniu do aktualnego stanu prawnego.</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)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	Właściciele i posiadacze pojazdów (duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw)	0	0	0	0	0	0	0
	Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa							

	domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowe rozporządzenie nie wpłynie w żaden sposób na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczególnie w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
9. Wpływ na rynek pracy		
Wpływ neutralny.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów²⁾

Na podstawie art. 55 ust. 1 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurach homologacji typu tramwajów i trolejbusów oraz szczegółowy sposób przeprowadzania tych procedur;
- 2) szczegółowe czynności Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT”, oraz służb technicznych w procedurze homologacji typu tramwaju lub trolejbusu;
- 3) warunki i sposób wyboru tramwaju lub trolejbusu do badań homologacyjnych;
- 4) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji w związku z procedurą krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu;
- 5) wzory dokumentów stosowanych w procedurze krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu;
- 6) wzór oznaczenia homologacyjnego i sposób numeracji świadectw krajowej homologacji typu tramwaju lub trolejbusu.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) rozporządzenie 2018/858 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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;
- 2) ustawa - ustawę z dnia ... 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.

§ 3. Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji typu:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji częściowego wdrożenia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).

1) tramwaju, określają:

- a) wydane na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.³⁾), przepisy w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
- b) przepisy dotyczące homologacji typu ONZ wymienione w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;

2) trolejbusu, określają:

- a) w części dotyczącej wyposażenia trakcyjnego elektrycznego wraz z jego układem sterowania i elektrycznych obwodów pomocniczych zasilanych w sposób bezpośredni lub pośredni z sieci trakcyjnej - wydane na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przepisy w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
- b) w pozostałym zakresie - wydane na podstawie rozporządzenia 2018/858.

§ 4. Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych typu tramwaju i typu trolejbusu oraz szczegółowy sposób realizacji procedur homologacji typu określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5.1. W przypadku wniosku producenta o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu tramwaju lub trolejbusu, Dyrektor TDT sprawdza:

- 1) kompletność złożonych dokumentów, zgodnie z wykazem wymaganych dokumentów określonym w art. 20 ust. 3 ustawy;
- 2) zgodność informacji zawartych we wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu z załączonymi do niego dokumentami;
- 3) czy wniosek o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu został podpisany przez producenta albo przez osobę upoważnioną do występowania w imieniu producenta;
- 4) prawidłowość przygotowania dokumentu informacyjnego;
- 5) czy badania homologacyjne typu pojazdu objętego wnioskiem zostały przeprowadzone przez służbę techniczną;
- 6) czy dokumenty potwierdzające przeprowadzenie badań homologacyjnych typu pojazdu objętego wnioskiem zostały podpisane przez kierownika służby technicznej albo osobę przez niego upoważnioną.

2. Przy wydawaniu, zmianie, odmowie wydania albo cofnięciu świadectwa homologacji typu, Dyrektor TDT stosuje wzór świadectwa homologacji typu pojazdu zgodny z wzorem określonym odpowiednio w załączniku nr 3 albo załączniku nr 4 do rozporządzenia oraz nadaje świadectwu homologacji numer zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 6. Istotne cechy różnicujące typ, wariant lub wersję:

³⁾Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642.

1) tramwaju:

a) typ - obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

- producent,
- fabryczne oznaczenie typu,
- główne względy konstrukcyjne, w tym:
 - - konstrukcja pudła (oczywiste i podstawowe różnice),
 - - główny napęd trakcyjny (elektryczny sieciowy lub elektryczny autonomiczny),
 - - liczba członów tramwaju,

b) wariant - w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:

- rodzaj tramwaju (silnikowy, doczepny czynny, doczepny bierny),
- kierunkowość tramwaju (jednokierunkowy lub dwukierunkowy),
- nominalne napięcie zasilania,
- szerokość toru,
- wózki lub podwozie (istotne cechy konstrukcyjne),
- osie napędzane (liczba, położenie, powiązanie kinematyczne),
- układ osi,
- typ i rodzaj silników trakcyjnych elektrycznych (prądu stałego, asynchroniczny albo synchroniczny),
- liczba silników i przekształtników trakcyjnych,
- typ i rodzaj przekształtników trakcyjnych,
- typ i rodzaj układów hamulcowych (elektrodynamiczne, szynowe, tarczowe, szczękowe lub zwalniacze wiropądowe),
- rodzaj układu jazdy autonomicznej (akumulatorowy, zasobnik kondensatorowy albo zasobnik kondensatorowy z baterią akumulatorów),

c) wersja - w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

- dopuszczalna masa całkowita,
- nominalna moc napędu trakcyjnego,
- największa liczba miejsc siedzących,
- typ i rodzaj przekładni,
- typ i rodzaj urządzeń pracujących pod napięciem trakcyjnym, w szczególności odbieraki prądu, urządzenia zabezpieczeń nadmiarowych obwodów sieciowych,
- typ i rodzaj podstawowych urządzeń pomocniczych (przetwornice, ogrzewanie, silniki napędów pomocniczych),
- miejsce zainstalowania przekształtników trakcyjnych, silników trakcyjnych, przetwornic, silników pomocniczych, elementów układu napędu autonomicznego,
- moc dodatkowego napędu autonomicznego;

2) trolejbusu:

a) typ - obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:

- producent,
- fabryczne oznaczenie typu,
- producent napędu trakcyjnego,

- główne względy konstrukcyjne, w tym:
 - - podwozie i płyta podłogowa (oczywiste i podstawowe różnice),
 - - liczba członów trolejbusu,
- b) wariant - w ramach typu pojazdu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy konstrukcyjne:
 - typ i rodzaj napędu trakcyjnego (rodzaj silnika i przekształtnika trakcyjnego),
 - liczba silników i przekształtników trakcyjnych,
 - osie napędzane (liczba, położenie, powiązanie kinematyczne),
 - osie kierowane (liczba i położenie),
 - nominalne napięcie zasilania,
 - rodzaj układu jazdy autonomicznej (akumulatorowy, zasobnik kondensatorowy, zasobnik kondensatorowy z baterią akumulatorów, spalinowo-elektryczny, spalinowo-elektryczny z baterią akumulatorów albo spalinowo-elektryczny z baterią kondensatorów),
- c) wersja - w ramach wariantu obejmuje pojazdy, dla których wspólne są wszystkie następujące cechy:
 - dopuszczalna masa całkowita,
 - nominalna moc napędu trakcyjnego,
 - całkowite przełożenie przekładni napędowej,
 - typ i rodzaj urządzeń pracujących pod napięciem trakcyjnym, w szczególności odbieraki prądu, urządzenia zabezpieczeń nadmiarowych, rezystory hamowania elektrodynamicznego, styczniki liniowe,
 - typ i rodzaj urządzeń pomocniczych, w szczególności nagrzewnice, silniki napędów pomocniczych, układy monitoringu stanu izolacji,
 - miejsce zainstalowania przekształtników trakcyjnych, silników trakcyjnych, przetwornic, silników pomocniczych, elementów układu napędu autonomicznego,
 - moc dodatkowego napędu autonomicznego.

§ 7.1. Dokument informacyjny, dołączony do wniosku o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu tramwaju lub trolejbusu, sporządza się:

- 1) w przypadku homologacji typu tramwaju, zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia, w dokumencie informacyjnym wprowadzone zmiany są wyraźnie zaznaczone przez pogrubienie czcionki w przypadku wniosku o zmianę świadectwa homologacji typu, gdy zmiana ta wymaga przeprowadzenia nowych badań homologacyjnych;
- 2) w przypadku homologacji typu trolejbusu, zgodnie z załącznikiem nr 7 do rozporządzenia, w dokumencie informacyjnym wprowadzone zmiany są wyraźnie zaznaczone przez pogrubienie czcionki w przypadku wniosku o zmianę świadectwa homologacji typu, gdy zmiana ta wymaga przeprowadzenia nowych badań homologacyjnych.

2. Pakiet informacyjny dołączony do wniosku o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji typu tramwaju lub trolejbusu, zawiera:

- 1) w przypadku homologacji typu tramwaju:
 - a) folder informacyjny składający się z:
 - dokumentu informacyjnego, sporządzonego w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1,
 - kopii odpowiednich świadectw homologacji typu ONZ,
 - b) sprawozdanie wydane przez służbę techniczną;
- 2) w przypadku homologacji typu trolejbusu:
 - a) folder informacyjny składający się z:
 - dokumentu informacyjnego, sporządzonego w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2,
 - danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu,
 - b) sprawozdanie wydane przez służbę techniczną.

§ 8. 1. Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności produkcji, określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

2. W przypadku kontroli zgodności produkcji przeprowadzonej przez służbę techniczną do, upoważnioną do przeprowadzania takiej kontroli przez Dyrektora TDT, zgodnie z art. 52 ustawy, stosuje się odpowiednio przepisy załącznika nr 8 do rozporządzenia.

§ 9. 1. Wzór świadectwa zgodności w przypadku tramwaju określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

2. Wzór świadectwa zgodności w przypadku trolejbusu określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

3. Wzór wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

4. Wzór oświadczenia o wpisaniu do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej lub do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego określa załącznik nr 12 do rozporządzenia.

5. Wzór wykazu osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności określa załącznik nr 13 do rozporządzenia.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 maja 2013 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów (Dz. U. z 2015 r. poz. 38), które traci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1	Wykaz wymaganych regulaminów ONZ obowiązujących podczas homologacji typu tramwaju
Załącznik nr 2	Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych typu tramwaju i typu trolejbusu oraz szczegółowy sposób przeprowadzania procedur homologacji typu
Załącznik nr 3	Wzór świadectwa homologacji typu tramwaju
Załącznik nr 4	Wzór świadectwa homologacji typu trolejbusu
Załącznik nr 5	Numeracja świadectw homologacji typu tramwaju albo trolejbusu
Załącznik nr 6	Wzór dokumentu informacyjnego do celu homologacji typu tramwaju
Załącznik nr 7	Wzór dokumentu informacyjnego do celu homologacji typu trolejbusu
Załącznik nr 8	Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności produkcji
Załącznik nr 9	Wzór świadectwa zgodności w przypadku tramwaju
Załącznik nr 10	Wzór świadectwa zgodności w przypadku trolejbusu
Załącznik nr 11	Wzór wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu
Załącznik nr 12	Wzór oświadczenia o wpisaniu do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej lub do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego
Załącznik nr 13	Wzór wykazu osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności

ZAŁĄCZNIK nr 1

Wykaz wymaganych regulaminów ONZ obowiązujących podczas homologacji typu tramwaju

Lp.	Przedmiot	Numer regulaminu ONZ
1	Reflektory (R2 i HS1)	1
2	Reflektory (typu "sealed beam")	5
3	Reflektory (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, i/lub H8, H9, HIR1, HIR2 i/lub H11)	8
4	Reflektory (halogenowe typu "sealed beam")	31
5	Reflektory z wyładowczymi źródłami światła	98
6	Reflektory z żarówkami halogenowymi H4	20
7	Reflektory z żarówkami lub modułami LED	112
8	Żarówki do stosowania w homologowanych światłach	37
9	Kierunkowskazy*	6
10	Światła obrysowe, światła pozycyjne przednie (boczne), światła pozycyjne tylne (boczne), światła hamowania "stop".	7
11	Światła obrysowe boczne	91
12	Światła odblaskowe	3
13	Przednie reflektory przeciwmgłowe	19
14	Tylne światła przeciwmgłowe	38
15	Światło cofania	23
16	Światło dzienne	87
17	Bezpieczne oszklenie	43

*) W tramwajach dwukierunkowych z wyjątkiem cech przypisanych wyłącznie do jednokierunkowej charakterystyki ruchu pojazdu.

ZAŁĄCZNIK nr 2

Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych typu tramwaju i typu trolejbusu oraz szczegółowy sposób przeprowadzania procedur homologacji typu

1. Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych typu:

1) ocena wstępna:

a) szczegółowe zapoznanie się przez służbę techniczną z dostarczoną przez producenta dokumentacją techniczną dotyczącą typu tramwaju albo typu trolejbusu, a w przypadku typu trolejbusu dodatkowo sprawdzenie świadectwa homologacji typu WE/UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu, na bazie którego zbudowano trolejbus, wraz z załącznikami,

b) szczegółowa analiza dokumentacji technicznej typu tramwaju albo typu trolejbusu, pod kątem zgodności z przepisami technicznymi, o których mowa w § 2 rozporządzenia;

2) badanie homologacyjne:

a) sprawdzenie przez służbę techniczną, czy przedmioty wyposażenia lub części tramwaju objęte procedurą homologacji typu są wykonane zgodnie z przepisami technicznymi, o których mowa w § 2 rozporządzenia, i posiadają odpowiednie świadectwa homologacji typu,

b) sprawdzenie przez służbę techniczną, czy przedstawiony do badań homologacyjnych tramwaj albo trolejbus spełnia warunki techniczne, o których mowa w § 2 rozporządzenia,

c) po przeprowadzeniu badań homologacyjnych, sporządzenie przez służbę techniczną, w trzech egzemplarzach, sprawozdania z badań homologacyjnych, z czego jeden egzemplarz służba techniczna przechowuje w prowadzonej przez siebie dokumentacji, a dwa egzemplarze wydaje producentowi.

2. Szczegółowy sposób przeprowadzania procedur homologacji typu:

1) tramwaju:

a) służba techniczna przeprowadza:

– pomiar wymiarów zewnętrznych tramwaju,

– pomiar nacisków statycznych wywieranych na tor przez poszczególne osie w pełni obciążonego tramwaju,

– pomiar poziomu dźwięku emitowanego na zewnątrz tramwaju na postoju,

– pomiar poziomu dźwięku emitowanego na zewnątrz tramwaju w ruchu,

– pomiar poziomu dźwięku sygnału ostrzegawczego,

– pomiar poziomu dźwięku na stanowisku motorniczego, – pomiar natężenia oświetlenia wewnątrz tramwaju, w drzwiach i w przestrzeni przed drzwiami,

– pomiar wskaźnika zrozumiałości mowy STIPA,

– pomiar długości drogi hamowania z prędkości 30 km/h i V_{max} dla hamulców: roboczego, nagłego, awaryjnego i bezpieczeństwa. Tramwaj w stanach obciążenia: bez obciążenia w stanie gotowości do eksploatacji (masa tramwaju pustego wraz z masą motorniczego, wszystkie płyny i materiały eksploatacyjne uzupełnione w 100%) oraz w stanie maksymalnego obciążenia,

- pomiar długości drogi hamowania z prędkości 30 km/h i V_{max} dla hamowania wdrażanego z dostępnych dla motorniczego urządzeń bezpieczeństwa i kontroli czujności. Tramwaj w stanie maksymalnego obciążenia,
- pomiar długości drogi hamowania z prędkości 30 km/h i V_{max} dla hamowania nagłego i roboczego przy braku pełnej sprawności układu hamulca elektrodynamicznego lub hamulca szynowego. Tramwaj w stanie maksymalnego obciążenia,
- próbę skuteczności działania hamulca postojowego,
- sprawdzenie w tramwaju doczepnym układu włączającego hamulce w przypadku odłączenia się tego tramwaju od składu,
- sprawdzenie funkcjonalności i działania pulpitu manewrowego do jazdy do tyłu, o ile dotyczy,
- sprawdzenie działania i skuteczności dostępnych hamulców przy jeździe do tyłu, z prędkości V_{max} ,
- sprawdzenie możliwości uruchomienia przynajmniej hamulca awaryjnego i postojowego niezależnie od sterownika elektronicznego,
- sprawdzenie wyposażenia w urządzenie poprawiające współczynnik przyczepności między kołem i szyną, w ruchu w stanie obciążenia w stanie gotowości do eksploatacji,
- pomiar rozmieszczenia świateł zewnętrznych na tramwaju,
- sprawdzenie wyposażenia w światła zewnętrzne, ich działania, połączeń elektrycznych oraz kontrolek,
- sprawdzenie działania blokady ruszenia z otwartymi drzwiami,
- sprawdzenie działania czuwaka,
- sprawdzenie możliwości jazdy do tyłu,
- sprawdzenie zabezpieczenia instalacji elektrycznej przed dostępem pasażerów i osób postronnych,
- sprawdzenie zabezpieczenia instalacji elektrycznej przed uszkodzeniami mechanicznymi, korozją i zalaniem,
- sprawdzenie dostępu do wyłącznika instalacji elektrycznej niskiego napięcia,
- sprawdzenie wyposażenia instalacji elektrycznej w zabezpieczenie w razie wystąpienia zwarcia,
- sprawdzenie działania hamulców w awaryjnych stanach pracy sieci trakcyjnej,
- wykonanie pomiarów rezystancji i testów wytrzymałości izolacji dielektrycznej okablowania,
- wykonanie pomiarów rezystancji i testów wytrzymałości izolacji dielektrycznej aparatury,
- sprawdzenie połączeń ochronnych pomiędzy masą elektryczną nadwozia tramwaju a siecią szynową oraz pomiar rezystancji tych połączeń,
- sprawdzenie połączeń mas elektrycznych pudeł poszczególnych członów w tramwajach wielocłonowych oraz możliwości połączenia mas elektrycznych tramwajów przewidzianych do pracy w zespołach,
- pomiar rezystancji między odsłoniętymi elementami wykonanymi z materiałów przewodzących we wnętrzu a siecią ochronną powrotną lub konstrukcją tramwaju,

- sprawdzenie działania uzależnień w tramwajach z instalacją elektryczną z elementami pojemnościowymi lub innymi źródłami energii oraz w tramwajach wyposażonych w układ jazdy autonomicznej,
- pomiar napięcia po stronie zasilania (na odbieraku) w czasie rzeczywistej jazdy po sieci miejskiej - dla tramwajów przystosowanych do zwrotu energii do sieci trakcyjnej,
- jazdę próbną,
- sprawdzenie wymaganego wyposażenia tramwaju,
- w tramwajach przewidzianych do pracy w zespołach - sprawdzenie osłony sprzęgów międzywagonowych,
- sprawdzenie wyposażenia stanowiska kierującego,
- sprawdzenie wyposażenia przedziału pasażerskiego,
- sprawdzenie oznakowania krawędzi stopni,
- sprawdzenie liczby drzwi, ich rozmieszczenia, pomiar długości przestrzeni pasażerskiej jednostronnie zamkniętej, pomiar szerokości przejścia, sprawdzenie wymaganej liczby strumieni wymiany pasażerów,
- sprawdzenie przystosowania przynajmniej jednych drzwi do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- sprawdzenie w drzwiach wejściowych działania systemów zabezpieczających przed przytrzaśnięciem pasażera, mechanicznego otwierania i zamykania, awaryjnego otwierania, indywidualnego otwierania, przycisków dla niepełnosprawnych, sygnału ostrzegawczego,
- pomiar siły potrzebnej do awaryjnego otwarcia drzwi,
- pomiar siły potrzebnej do uruchomienia mechanizmu dźwigniowego włączającego hamulce bezpieczeństwa,
- pomiar siły przytrzaśnięcia pasażera w drzwiach,
- sprawdzenie sposobu otwierania okien oraz wykonania okien przednich i tylnych,
- sprawdzenie odczyszczenia szyb,
- pomiar współczynnika przepuszczalności światła w szybach przednich,
- sprawdzenie wykonania, liczby i sposobu oznakowania wyjść awaryjnych oraz kontrola dostępu do nich za pomocą odpowiedniego szablonu,
- kontrola rozmieszczenia poręczy i uchwytów za pomocą odpowiedniego sprawdzianu,
- pomiar wymiarów szczelin w podłodze w rejonie przegubu,
- sprawdzenie osłon w rejonie przegubu,
- pomiar zaburzeń elektromagnetycznych promieniowanych do otoczenia,
- pomiar pól magnetycznych generowanych przez urządzenia elektroniczne i elektryczne w odniesieniu do narażenia ludzi,
- sprawdzenie rejestratora zdarzeń w zakresie poprawności zapisów:
 - identyfikacji pojazdu,
 - identyfikacji kierującego pojazdem,
 - godziny i daty,
 - prędkości,

- stanu urządzeń sterowania drzwiami,
 - wdrożenia i rodzaju hamowania,
 - kierunku jazdy,
 - użycia sygnału dźwiękowego,
- sprawdzenie, po wykonaniu jazd próbnych, czy nie występują wycieki materiałów eksploatacyjnych,

b) służba techniczna przeprowadza analizę następujących dokumentów:

- dokumentu informacyjnego do celu homologacji typu tramwaju zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia,
- dokumentacji techniczno-ruchowej tramwaju, zawierającej również graniczne wielkości zużycia poszczególnych elementów,
- instrukcji obsługi tramwaju,
- instrukcji podnoszenia i wkolejania tramwaju,
- ocena wyników dla przeprowadzonych badań wytrzymałości statycznej w złożonych stanach obciążeń statycznych nadwozia tramwaju wykonanych zgodnie z normą PN-EN 12663-1,
- oceny wyników dla przeprowadzonych badań wytrzymałości statycznej i zmęczeniowej ramy wózka tramwaju wykonanych zgodnie z normą PN-EN 13749,
- świadectw potwierdzających bezpieczeństwo przeciwpożarowe na zgodność z normą PN-K-02511:2000 lub PN-EN 45545-2:2021-01 dla materiałów niemetalowych użytych we wnętrzu tramwaju,
- świadectw potwierdzających wykonanie przewodów elektrycznych we wnętrzu z materiałów wolnych od halogenów,
- obliczeń skrajni kinematycznej tramwaju,
- świadectw homologacji dla zastosowanych świateł zewnętrznych,
- świadectw homologacji zastosowanego oszklenia,
- schematów połączeń ochronnych pomiędzy masą elektryczną nadwozia tramwaju a siecią szynową,
- opisu działania układu czuwaka,
- opisu działania układu blokady jazdy,
- opisu działania mechanizmów drzwiowych i zastosowanych zabezpieczeń przed przytrzaśnięciem pasażera,
- protokołów z prób wytrzymałości izolacji podzespołów elektrycznych przeprowadzanych przez producentów tych podzespołów,
- dokumentów potwierdzających zdolność producenta do zapewnienia wytwarzania kolejnych tramwajów zgodnych z typem homologowanym;

2) trolejbusu:

a) służba techniczna przeprowadza:

- pomiar poziomu dźwięku emitowanego przez trolejbus na postoju,
- sprawdzenie i pomiary wyizolowania dielektrycznego poręczy i podłogi w obszarze drzwi wejściowych,

- sprawdzenie zastosowanych zabezpieczeń części czynnych będących pod napięciem oraz części, na których może wystąpić niebezpieczne napięcie w sytuacji awarii izolacji podstawowej, przed dostępem do nich pasażerów, osób postronnych i kierowcy,
- sprawdzenie zabezpieczenia instalacji elektrycznej przed uszkodzeniem mechanicznym, korozją i zalaniem,
- sprawdzenie zastosowanego sposobu wyłączenia instalacji sterującej niskiego napięcia,
- sprawdzenie funkcjonowania awaryjnego odłączania instalacji elektrycznej sieciowej od obwodu odbieraków prądu,
- testy izolacji dielektrycznej urządzeń zasilanych napięciem sieciowym,
- testy izolacji dielektrycznej urządzeń zasilanych napięciem pomocniczym trójfazowym 400 V i separowanym 24 V,
- sprawdzenie zastosowanych zabezpieczeń nadmiarowych w instalacji sieciowej, autonomicznej, o ile taka występuje, pomocniczej trójfazowej 400 V i separowanej 24 V,
- sprawdzenie działania sygnalizacji występowania niebezpiecznego napięcia na karoserii,
- sprawdzenie działania funkcji odłączającej automatycznie instalację sieciową trolejbusu od obwodu odbieraków prądu lub od sieci trakcyjnej w przypadku wykrycia występowania niebezpiecznego napięcia na karoserii dla sytuacji, gdy drzwi wejściowe pozostają otwarte,
- sprawdzenie działania sygnalizacji zaniku napięcia w sieci trakcyjnej lub w autonomicznym źródle zasilania, o ile takie źródło występuje,
- sprawdzenie funkcjonowania uzależnień jazda sieciowa - jazda autonomiczna, dla trolejbusu z układem jazdy autonomicznej,
- sprawdzenie działania awaryjnego podtrzymania pracy pompy wspomaganie układu kierowniczego w sytuacji wystąpienia zaniku napięcia w sieci trakcyjnej,
- pomiary opóźnienia hamowania hamulcem roboczym elektrodynamicznym z 30 km/h,
- sprawdzenie funkcjonowania hamulca elektrodynamicznego w pełnym zakresie prędkości jazdy,
- sprawdzenie funkcjonowania priorytetu hamulca elektrodynamicznego roboczego nad rozruchem,
- sprawdzenie funkcjonowania napędu podczas jazdy z zasilaniem z sieci trakcyjnej,
- sprawdzenie funkcjonowania napędu podczas jazdy z zasilaniem z autonomicznego źródła energii, o ile taki układ występuje,
- pomiary poziomów napięć w obwodzie odbieraków prądu podczas hamowania elektrodynamicznego,
- pomiary napięć na elementach zamontowanych na dachu o stopniu ochrony mniejszym niż IP2X po odłączeniu odbieraków od sieci,
- pomiary zaburzeń elektromagnetycznych emitowanych do otoczenia przez trolejbus na postoju i w ruchu,
- sprawdzenie warunków zabudowy i wentylacji baterii trakcyjnej, o ile taka bateria występuje,
- sprawdzenie funkcjonowania uzależnienia powodującego automatyczne odłączenie autonomicznego źródła zasilania od instalacji elektrycznej w sytuacji wyłączenia instalacji elektrycznej niskiego napięcia,

- pomiary nacisku statycznego odbieraków prądu na sieć trakcyjną,
 - sprawdzenie swobody poruszania się trolejbusu w granicach (+ 4,5 m, - 4,5 m) od osi podłużnej symetrii sieci trakcyjnej,
 - sprawdzenie działania układu automatycznego ściągnięcia odbieraków prądu na wypadek ich wykolejenia,
 - sprawdzenie układu blokującego możliwość ruszenia trolejbusem przy otwartej dowolnej parze drzwi wejściowych,
- b) służba techniczna uprawniona przeprowadza analizę następujących dokumentów:
- dokumentu informacyjnego do celu homologacji typu trolejbusu zgodnie z załącznikiem nr 7 do rozporządzenia,
 - dokumentacji techniczno-ruchowej wyposażenia elektrycznego trolejbusu, wraz ze schematami obwodów elektrycznych zasilanych napięciem sieciowym i pomocniczym, w tym schematów ideowych układu izolacji dielektrycznej wyposażenia elektrycznego zasilanego napięciem sieciowym i pomocniczym,
 - instrukcji obsługi trolejbusu,
 - dokumentów potwierdzających zdolność producenta do zapewnienia wytwarzania kolejnych trolejbusów zgodnych z typem homologowanym.

WZÓR

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU TRAMWAJU

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

Pieczęć Dyrektora
Transportowego Dozoru
Technicznego

dotyczące:

- wydania homologacji typu tramwaju¹⁾,
- zmiany homologacji typu tramwaju¹⁾,
- odmowy wydania homologacji typu tramwaju¹⁾,
- cofnięcia homologacji typu tramwaju¹⁾,

wydane na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U.)

Numer świadectwa homologacji typu:

Powód zmiany²⁾:

0.1. Marka:

0.2. Typ:

0.3. Oznaczenie handlowe:

0.4. Nazwa i adres producenta:

0.5. Rodzaj tramwaju:

0.6. Rodzaj nadwozia:

0.13. Ograniczenia³⁾

Na podstawie wyniku przeprowadzonego badania homologacyjnego, potwierdzonego w sprawozdaniu z badań homologacyjnych służby technicznej, niżej podpisany poświadcza zgodność danych zawartych w świadectwie homologacji typu oraz w dokumencie informacyjnym z wynikami badań homologacyjnych.

Wydanie homologacji/Odmowa wydania homologacji/Cofnięcie homologacji^{1), 4)}

.....

(miejsowość) (podpis) (data)

Załączniki:

1. Dokument informacyjny.
2. Sprawozdanie z badań homologacyjnych służby technicznej.
3. Wykaz osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności, zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

²⁾ Wypełnić, jeśli dotyczy.

³⁾ Wypełnić, jeśli występują ograniczenia w użytkowaniu tramwaju lub gdy przedmiot wyposażenia lub część tramwaju spełnia swoje zadanie tylko w połączeniu z innymi częściami tramwaju.

⁴⁾ Należy podać przyczyny w przypadku odmowy wydania homologacji lub jej cofnięcia.

WZÓR

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU TROLEJBUSU

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

Pieczęć Dyrektora
Transportowego Dozoru
Technicznego

dotyczące:

- wydania homologacji typu trolejbusu¹⁾,
- zmiany homologacji typu trolejbusu¹⁾,
- odmowy wydania homologacji typu trolejbusu¹⁾,
- cofnięcia homologacji typu trolejbusu¹⁾,

wydane na podstawie art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 2022 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U.)

Numer świadectwa homologacji typu:

Powód zmiany²⁾:

0.1. Marka:

0.2. Typ:

0.3. Oznaczenie handlowe:

0.4. Nazwa i adres producenta:

0.5. Rodzaj nadwozia:

0.10. Ograniczenia³⁾

Na podstawie wyniku przeprowadzonego badania homologacyjnego, potwierdzonego w sprawozdaniu z badań homologacyjnych służby technicznej, niżej podpisany poświadczam zgodność danych zawartych w świadectwie homologacji typu oraz w dokumencie informacyjnym z wynikami badań homologacyjnych.

Wydanie homologacji/Odmowa wydania homologacji/Cofnięcie homologacji^{1), 4)}

.....

(miejsowość) (podpis) (data)

Załączniki:

1. Dokument informacyjny.
2. Sprawozdanie z badań homologacyjnych służby technicznej.
3. Wykaz osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności, zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

²⁾ Wypełnić, jeśli dotyczy.

³⁾ Wypełnić, jeśli występują ograniczenia w użytkowaniu trolejbusu lub gdy przedmiot wyposażenia lub część trolejbusu spełnia swoje zadanie tylko w połączeniu z innymi częściami trolejbusu.

⁴⁾ Należy podać przyczyny w przypadku odmowy wydania homologacji lub jej cofnięcia.

Numeracja świadectw homologacji typu tramwaju albo typu trolejbusu

1. Numer homologacji typu tramwaju i typu trolejbusu składa się z trzech sekcji oddzielonych znakiem "*".

Sekcja 1: symbol "PL".

Sekcja 2: czterocyfrowy numer homologacji (z zerami na początku, jeżeli są potrzebne, aby numer był czterocyfrowy).

Sekcja 3: dwucyfrowy kolejny numer rozszerzenia (z zerem na początku, jeżeli jest potrzebne, aby numer był dwucyfrowy), ukośnik (łamanie), litera "T".

Przykład:

Drugie rozszerzenie do czwartej homologacji typu udzielonej dla typu tramwaju albo typu trolejbusu: PL*0004*02/T.

2. W przypadku zmian w pakiecie informacyjnym do świadectwa typu pojazdu, przy nadawaniu numeru tego świadectwa, po numerze zmiany, który nie ulega zmianie, Dyrektor TDT dodaje następujące oznaczenie, w zależności od liczby udzielonych do tej pory zmian:

"Rewizja 1, 2, 3 ..." albo skrót "Rew. 1, 2, 3 ...".

3. W przypadku gdy w ramach procedury homologacji typu pojazdu, poza zmianami, o których mowa w ust. 2:

1) były wymagane dalsze kontrole lub badania,

2) uległy zmianie dane albo informacje zawarte w świadectwie homologacji typu pojazdu, z wyjątkiem załączników,

3) weszły w życie nowe wymagania obowiązujące dla typu pojazdu podlegającego procedurze homologacji

- przy wydaniu zmiany do świadectwa homologacji typu pojazdu, w sekcji 3 numeru tego świadectwa, Dyrektor TDT określa numer zmiany, zgodny z liczbą kolejnych udzielonych już zmian.

Dokument informacyjny do celu homologacji typu tramwaju

Rysunki należy wykonać w odpowiedniej skali i stopniu szczegółowości na formacie A4 lub złożone do tego formatu. Fotografie powinny przedstawiać odpowiednie szczegóły. Jeżeli wyposażenie i części mają sterowanie elektroniczne, należy to opisać. W przypadku występowania innych istotnych elementów wyposażenia, które nie zostały wymienione w dokumencie, należy te elementy opisać wg uznania instytucji przeprowadzającej badania homologacyjne.

0. DANE OGÓLNE

- 0.1. Marka:
- 0.2. Typ:
- 0.3. Oznaczenie handlowe:
- 0.4. Nazwa i adres producenta:
- 0.5. Rodzaj tramwaju:
- 0.6. Rodzaj nadwozia: jednoczłonowe/wieloczłonowe¹⁾
- 0.7. Miejsca mocowań tabliczek znamionowych:
 - 0.7.1. nadwozie:
 - 0.7.2. wózek:
 - 0.7.3. silniki:
 - 0.7.4. aparatura trakcyjna:
- 0.8. Położenie numeru rozpoznawczego tramwaju:
- 0.9. Rysunki lub fotografie przedstawiciela typu:
- 0.10. Rysunek tramwaju z podstawowymi wymiarami:
- 0.11. Przystosowanie do ruchu dwukierunkowego:
- 0.12. Przystosowanie do jazdy ukrotnionej:
- 0.13. Ograniczenia:
 - 0.13.1. w użytkowaniu tramwaju:
 - 0.13.2. przedmiot wyposażenia lub część tramwaju, które spełniają swoje zadanie tylko w połączeniu z innymi częściami tramwaju:

1. WYMIARY I MASY

- 1.1. Szerokość toru: mm
- 1.2. Długość tramwaju: mm
- 1.3. Szerokość tramwaju: mm
- 1.4. Wysokość tramwaju do najwyższego punktu na dachu przy złożonym odbieraku prądu²⁾:
..... mm
- 1.5. Rozstaw czopów skrętu: mm
- 1.6. Odległość między osiami przegubów: mm
- 1.7. Rozstaw osi wózków: mm

- 1.8. Zwis przedni: mm
- 1.9. Zwis tylny: mm
- 1.10. Wysokość zderzaka²⁾:
 - 1.10.1. z przodu: mm
 - 1.10.2. z tyłu: mm
- 1.11. Najmniejszy prześwit elementów nienastawnych²⁾:
 - 1.11.1. pudła tramwaju: mm
 - 1.11.2. wózka: mm
- 1.12. Masa własna tramwaju: kg
- 1.13. Maksymalna masa całkowita tramwaju dla dopuszczalnej liczby miejsc lub ładowności:
..... kg
- 1.14. Maksymalny nacisk poszczególnych osi na tor dla dopuszczalnej liczby miejsc lub ładowności: kN
- 1.15. Rysunki skrajni kinematycznej tramwaju dla odcinka prostego i łuku o promieniu R = 25m:

2. UKŁAD NAPĘDOWY

- 2.1. Układ osi:
- 2.2. Liczba wózków:
 - 2.2.1. napędowych:
 - 2.2.2. tocznych:
- 2.3. Liczba: osi napędnych/wszystkich osi:/.....
- 2.4. Rodzaj przekładni:
- 2.5. Całkowite przełożenie przekładni:
- 2.6. Rodzaj napędu: zasilany z sieci trakcyjnej/zasilany z sieci trakcyjnej z układem jazdy autonomicznej/zasilany z sieci trakcyjnej z układem jazdy autonomicznej manewrowej/autonomiczny¹⁾
- 2.7. Liczba przekształtników-grup napędowych:
- 2.8. Liczba silników napędowych:
- 2.9. Nominalne napięcie zasilania, dotyczy tramwaju zasilanego z sieci trakcyjnej:
..... V
- 2.10. Hamowanie ze zwrotem energii do sieci trakcyjnej: tak/nie¹⁾
- 2.11. Sposób realizacji zabezpieczenia przed ruszeniem z otwartymi drzwiami w warunkach normalnej eksploatacji:
- 2.12. Sposób realizacji zabezpieczenia przed uruchomieniem przez osoby niepowołane:
.....

3. ELEKTRYCZNE SILNIKI TRAKCYJNE

- 3.1. Producent:
- 3.2. Typ:
- 3.3. Rodzaj: szeregowy/asynchroniczny/synchroniczny¹⁾
- 3.4. Moc znamionowa: kW

- 3.5. Napięcie znamionowe: V
3.6. Prąd znamionowy: A
3.7. Prędkość obrotowa znamionowa: obr./min
3.8. Sposób chłodzenia:
3.9. Wytrzymałość izolacji: kV (50 Hz, 60 s).

4. OSADZENIE PUDŁA TRAMWAJU

- 4.1. Sposób osadzenia pudła na wózkach, zespołach jezdnych lub osiach:
4.2. Liczba stopni usprężynowania pudła:
4.3. Rodzaj elementów usprężynowania pudła:

5. WÓZKI NAPĘDOWE I TOCZNE (jeśli dotyczy)

- 5.1. Wózek napędowy
5.1.1. Producent:
5.1.2. Typ:
5.2. Wózek toczny, jeśli dotyczy
5.2.1. Producent:
5.2.2. Typ:

6. KOŁA

- 6.1. Cechy konstrukcyjne koła:
6.2. Średnica koła: nowego/maksymalnie zużytego: mm

7. UKŁAD HAMULCOWY

7.1. Tabela zbiorcza - rodzaje hamulców biorących udział w trakcie wymienionych rodzajów hamowania (wstawienie znaku X w komórce tabeli oznacza, że w trakcie hamowania wymienionego w nagłówku kolumny bierze udział hamulec wymieniony w tytule wiersza)

Rodzaje hamulców	Rodzaje hamowania				
	hamowanie robocze	hamowanie awaryjne	hamowanie bezpieczeństwa	hamowanie postojowe	hamowanie nagłe
hamulec elektrodynamiczny					
hamulec mechaniczny pasywny (sprężynowy)					
hamulec mechaniczny aktywny					
hamulec szynowy					

7.2. Dodatkowy opis i uwagi do tabeli np.: podczas hamowania roboczego hamulec mechaniczny pasywny jest włączany, gdy tramwaj osiągnie prędkość 5 km/h:

7.3. Sposób realizacji warunku hamowania w razie oderwania tramwaju doczepnego:

7.4. Hamulec szynowy

7.4.1. Producent:

7.4.2. Typ:

7.4.3. Rodzaj: niedzielony/segmentowy¹⁾

7.4.4. Napięcie znamionowe zasilania: V

7.4.5. Prąd znamionowy: A

7.4.6. Siła docisku przy znamionowym napięciu zasilania: kN

7.4.7. Szczelina robocza pomiędzy powierzchnią stykową hamulca i szyną: mm

7.4.8. Liczba hamulców szynowych:

7.5. Hamulec mechaniczny (dla każdego rodzaju podać oddzielnie)

7.5.1. Producent:

7.5.2. Typ:

7.5.3. Rodzaj:

7.5.4. Siłownik:

7.5.5. Rodzaj mechanizmu zwalnającego:

7.5.6. Liczba hamulców mechanicznych:

7.5.7. Umieszczenie hamulców mechanicznych:

7.6. Hamowanie w sytuacji awarii sterownika elektronicznego kontroli układu hamulcowego:

7.6.1. Rodzaje hamowania, które mogą być uruchamiane niezależnie od sterownika elektronicznego:

7.6.2. Sposób realizacji awaryjnego uruchamiania rodzajów hamowania wymienionych w pkt 7.6.1.:

7.7. Urządzenie służące do poprawy współczynnika przyczepności

7.7.1. Producent:

7.7.2. Typ:

7.7.3. Krótki opis techniczny:

8. NADWOZIE

8.1. Zastosowane materiały i metody wykonania:

8.2. Drzwi wejściowe dla pasażerów:

8.2.1. Liczba:

8.2.2. Szerokość efektywna: mm

8.2.3. Napęd drzwi:

8.2.3.1. Producent:

8.2.3.2. Typ:

8.2.3.3. Rodzaj zabezpieczenia przed przytrzaśnięciem pasażera:

8.2.3.4. Rodzaj zabezpieczenia przed niezamierzonym otwarciem:

8.2.3.5. Opis sterowania:

8.2.4. Indywidualne otwieranie przez pasażerów:

8.2.5. Sposób awaryjnego otwierania:

8.3. Drzwi wejściowe dla kierującego:

- 8.3.1. Liczba:
- 8.3.2. Szerokość efektywna: mm
- 8.3.3. Rodzaj zabezpieczenia przed niezamierzonym otwarciem:
- 8.3.4. Sterowanie:
- 8.3.5. Sposób awaryjnego otwierania:
- 8.4. Szyba przednia i pozostałe szyby
 - 8.4.1. Szyba przednia
 - 8.4.1.1. Rodzaj szyby: hartowana/wielowarstwowa¹⁾
 - 8.4.1.2. Sposób mocowania do nadwozia:
 - 8.4.1.3. Numer(y) homologacji typu:
 - 8.4.2. Pozostałe szyby
 - 8.4.2.1. Rodzaj szyby: hartowana/wielowarstwowa¹⁾
 - 8.4.2.2. Numer(y) homologacji:
 - 8.4.3. Pozostałe elementy oszklenia
 - 8.4.3.1. Zastosowane materiały:
 - 8.4.3.2. Numer(y) homologacji typu:
- 8.5. Wycieraczki przedniej szyby - krótki opis techniczny:
- 8.6. Spryskiwacz przedniej szyby - krótki opis techniczny:
- 8.7. Odmrażanie szyby przedniej - krótki opis techniczny:
- 8.7.1. Maksymalny pobór mocy elektrycznej: kW
- 8.8. Lusterka wsteczne lub urządzenia spełniające ich funkcje, podać dla każdego lusterka lub urządzenia.
 - 8.8.1. Rysunek(nki) przedstawiający(ce) położenie w odniesieniu do nadwozia tramwaju.
- 8.9. Stanowisko kierującego - rozmieszczenie i oznaczenia urządzeń sterujących, kontrolerek oraz wskaźników, rysunki lub zdjęcia z opisem:
- 8.10. Dodatkowy pulpit sterujący na końcu tramwaju - rozmieszczenie i oznaczenia urządzeń sterujących, kontrolerek oraz wskaźników, rysunki lub zdjęcia z opisem:
- 8.11. Powierzchnia przestrzeni dla pasażerów stojących : m²
- 8.12. Dopuszczalna liczba miejsc ogółem lub ładowność:
- 8.13. Liczba miejsc do siedzenia:
 - 8.13.1. dla obsługi:
 - 8.13.2. dla pasażerów:
- 8.14. Liczba miejsc stojących, przy standardzie 0,20 m²/osobę:
- 8.15. Liczba wyjść bezpieczeństwa i ich rozmieszczenie, rysunki lub dodatkowo zdjęcia:
- 8.16. Największa i najmniejsza wysokość podłogi tramwaju nieobciążonego²⁾ mm
- 8.17. Układ ogrzewania przedziału pasażerskiego:
 - 8.17.1. producent:
 - 8.17.2. typ:

- 8.17.3. napięcie zasilania: V
- 8.17.4. maksymalny pobór mocy: kW
- 8.17.5. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem sieciowym grzejnika i obudową przy wejściach sterujących zwartych do obudowy: kV (50 Hz, 60 s)
- 8.18. Układ ogrzewania stanowiska kierującego:
 - 8.18.1. producent:
 - 8.18.2. typ:
 - 8.18.3. napięcie zasilania: V
 - 8.18.4. maksymalny pobór mocy: kW
 - 8.18.5. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem sieciowym grzejnika i obudową przy wejściach sterujących zwartych do obudowy: kV (50 Hz, 60 s)
- 8.19. Układ przewietrzania przedziału pasażerskiego - krótki opis:
- 8.19.1. Maksymalny pobór mocy: kW
- 8.20. Oświetlenie przedziału pasażerskiego
 - 8.20.1. Oświetlenie zasadnicze - opis z rysunkami lub dodatkowo zdjęciami, w szczególności rodzaj, moc, rozmieszczenie punktów świetlnych, sposób włączania:
 - 8.20.2. Oświetlenie awaryjne - opis z rysunkami lub dodatkowo zdjęciami, w szczególności rodzaj, moc, rozmieszczenie punktów świetlnych, sposób włączania:
- 8.21. Własności palne materiałów zastosowanych do wyposażenia wnętrza
 - 8.21.1. Materiał(y) używany(ne) na podsufitkę
 - 8.21.1.1. Numer(y) homologacji lub zaświadczenia z badań:
 - 8.21.2. Materiał(y) używany(ne) na oprawy i klosze lamp sufitowych
 - 8.21.2.1. Numer(y) homologacji lub zaświadczenia z badań:
 - 8.21.3. Materiał(y) zastosowany(ne) do wyłożenia ścian bocznych i tylnej
 - 8.21.3.1. Numer(y) homologacji lub zaświadczenia z badań:
 - 8.21.4. Materiał(y) zastosowany(ne) do wyłożenia podłogi
 - 8.21.4.1. Numer(y) homologacji lub zaświadczenia z badań:
 - 8.21.5. Materiał(y) zastosowany(ne) na pokrycia tapicerskie
 - 8.21.5.1. Numer(y) homologacji lub zaświadczenia z badań:
 - 8.21.6. Materiał(y) zastosowany(ne) do innych celów
 - 8.21.6.1. Numer(y) homologacji lub zaświadczenia z badań, jeśli istnieje(ją):
 - 8.21.6.2. Dla materiałów dotąd niehomologowanych lub niebadanych
 - 8.21.6.2.1. Materiał(y) podstawowy(we) i ich przeznaczenie:
 - 8.21.6.2.2. Materiał jednowarstwowy/wielowarstwowy¹⁾, liczba warstw¹⁾:
 - 8.21.6.2.3. Rodzaj pokrycia:
 - 8.21.6.2.4. Grubość maksymalna/minimalna:/..... mm
 - 8.21.7. Części homologowane lub poddane badaniom jako kompletne urządzenia, np. siedzenia, przegrody

- 8.21.7.1. Numer(y) homologacji lub zaświadczeń z badań:
- 8.22. Tabliczki znamionowe
 - 8.22.1. Położenie tabliczek znamionowych i numeru identyfikacyjnego - opis z rysunkami.
 - 8.22.2. Zdjęcia lub rysunki zwymiarowanej i wypełnionej tabliczki:
 - 8.22.3. Zdjęcia lub rysunki numeru identyfikacyjnego z podaniem wymiarów:
 - 8.22.4. Wyjaśnienie oznaczenia członów numeru identyfikacyjnego:
- 8.23. Wejście oraz miejsca dla osób niepełnosprawnych:
 - 8.23.1. Wejście:
 - 8.23.1.1. lokalizacja wejścia dla niepełnosprawnych:
 - 8.23.1.2. wysokość wejścia: mm
 - 8.23.1.3. szerokość wejścia: mm
 - 8.23.1.4. rozwiązania ułatwiające wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym:
 - 8.23.2. Miejsce przeznaczone na wózki inwalidzkie i dziecięce:
 - 8.23.2.1. lokalizacja:
 - 8.23.2.2. liczba miejsc:
 - 8.23.2.3. powierzchnia miejsc przeznaczonych dla wózków inwalidzkich i dziecięcych: m²
 - 8.23.2.4. sposób zabezpieczenia wózka przed przesuwaniem:
 - 8.23.3. Miejsca do siedzenia przeznaczone dla osób niepełnosprawnych:
 - 8.23.3.1. liczba miejsc:
 - 8.23.3.2. lokalizacja:
 - 8.23.3.3. oznakowanie:
- 8.24. Urządzenia techniczne ułatwiające dostęp do tramwaju, np. rampy, podnośniki, o ile występują:
- 8.25. Przewody elektryczne zainstalowane w wewnętrznej strukturze niepalnej nadwozia:
 - 8.25.1. producent:
 - 8.25.2 typ:
 - 8.25.3. numery zaświadczeń z badań na zawartość związków halogenów:
- 9. OŚWIETLENIE ZEWNĘTRZNE I SYGNALIZACJA DŹWIĘKOWA**
 - 9.1. Tabela wszystkich świateł zewnętrznych, łącznie z odblaskowymi: liczba, marka, model, znak homologacji, maksymalna światłość świateł drogowych, barwa, kontrolka:
 - 9.2. Rozmieszczenie świateł zewnętrznych, rysunki lub zdjęcia z podaniem wymiarów:
 - 9.3. Ostrzegawczy sygnał dźwiękowy:
 - 9.3.1. producent:
 - 9.3.2. typ:
 - 9.3.3. rodzaj ostrzegawczego sygnału dźwiękowego:
 - 9.3.4. liczba i rozmieszczenie urządzeń:
 - 9.3.5. znamionowe napięcie zasilania:
 - 9.3.6. Poziom dźwięku A: dB

10. PRZEKSZTAŁTNIK NAPIĘDOWY I HAMOWANIA

- 10.1. Producent:
- 10.2. Typ:
- 10.3. Rodzaj: impulsowy prądu stałego/impulsowy falownikowy¹⁾
- 10.4. Zakres napięcia roboczego wejściowego: V.
- 10.5. Rodzaj zastosowanych elementów półprzewodnikowych sterowanych:
- 10.6. Częstotliwość impulsowania elementów półprzewodnikowych sterowanych: Hz
- 10.7. Moc znamionowa ciągła: kVA
- 10.8. Moc ciągła krótkotrwała: kVA w czasie: s
- 10.9. Sposób chłodzenia:
- 10.10. Miejsce zamontowania:
- 10.11. Wytrzymałość izolacji pomiędzy obwodami sieciowymi a ramą montażową lub obudową przekształtnika przy wejściach i wyjściach sterujących zwartych do obudowy: kV (50 Hz, 60 s).
- 10.12. Rezystor hamowania:
- 10.12.1. producent:
- 10.12.2. typ:
- 10.12.3. moc znamionowa ciągła: kW
- 10.12.4. moc maksymalna: kW w czasie: s
- 10.12.5. miejsce zamontowania:
- 10.12.6. sposób chłodzenia:
- 10.12.7. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym a ramą montażową rezystora: kV (50 Hz, 60 s).
- 10.13. Dławik filtru sieciowego
- 10.13.1. producent:
- 10.13.2. typ:
- 10.13.3. prąd znamionowy: A
- 10.13.4. miejsce zamontowania:
- 10.13.5. sposób chłodzenia:
- 10.13.6. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym dławika a ramą montażową: kV (50 Hz, 60 s).

11. PRZETWORNICA STATYCZNA

- 11.1. Producent:
- 11.2. Typ:
- 11.3. Liczba przetwornic zainstalowanych:
- 11.4. Napięcie robocze wejściowe: V
- 11.5. Wyjście (wyjścia) zmiennoprądowe, o ile dotyczy:
- 11.5.1. napięcie: V
- 11.5.2. moc nominalna: kVA.

11.5.3. służy do zasilania:

11.6. Wyjście (wyjścia) stałoprądowe:

11.6.1. napięcie:V

11.6.2. prąd nominalny: A

11.6.3. służy do zasilania:

11.7. Wytrzymałość izolacji pomiędzy zaciskami sieciowymi a ramą montażową lub obudową przetwornicy - wyjścia stałoprądowe i zmiennoprądowe oraz wejście i wyjście sterujące zwarte do obudowy: kV (50 Hz, 60 s).

11.8. Wytrzymałość izolacji pomiędzy zaciskami wyjściowymi zmiennoprądowymi i zaciskami stałoprądowymi - wyjścia stałoprądowe zwarte do ramy montażowej, jeśli dotyczy: kV (50 Hz, 60 s).

11.9. Sposób chłodzenia:

11.10. Miejsce zamontowania:

12. INSTALACJA ELEKTRYCZNA OBWODÓW ZASILANYCH Z SIECI TRAKCYJNEJ

12.1. Napięcie znamionowe zasilania: V

12.2. Napięcie robocze zasilania:V

12.3. Maksymalne napięcie zasilania:V

12.4. Biegun połączony z masą:

12.5. Sposób uszynienia ochronnego pudła, podać opis wraz ze schematem:

12.6. Zabezpieczenia nadmiarowe:

12.6.1. funkcje zabezpieczenia nadmiarowego w obwodzie trakcyjnym pełni(a):

12.7. Wyłącznik główny nadmiarowy, o ile dotyczy:

12.7.1. producent:

12.7.2. typ:

12.7.3. rodzaj:

12.7.4. napięcie znamionowe: V

12.7.5. prąd znamionowy: A

12.7.6. zwarciova znamionowa zdolność wyłączenia: kA

12.7.7. napięcie sterujące: V

12.7.8. rodzaj sterowania: elektromagnetyczny/serwomotor elektryczny¹⁾

12.7.9. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i instalacją sterującą: kV (50 Hz, 60 s).

12.7.10. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i podstawą lub obudową: kV (50 Hz, 60 s).

12.8. Bezpieczniki grup napędowych, o ile dotyczy:

12.8.1. producent:

12.8.2. typ:

12.8.3. rodzaj:

12.8.4. napięcie nominalne: V

- 12.8.5. prąd nominalny: A
- 12.9. Wyłączniki lub styczniki grup napędowych, o ile dotyczy:
- 12.9.1. producent:
- 12.9.2. typ:
- 12.9.3. rodzaj:
- 12.9.4. funkcja: odłączanie grupy napędowej/odłączanie i ochrona nadmiarowa grupy napędowej¹⁾
- 12.9.5. napięcie nominalne:V
- 12.9.6. prąd nominalny: A
- 12.9.7. zwarciova znamionowa zdolność wyłączania, o ile pełni funkcję ochrony nadmiarowej: kA
- 12.9.8. napięcie sterujące: V
- 12.9.9. rodzaj sterowania: elektromagnetyczny/serwomotor elektryczny¹⁾
- 12.9.10. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i instalacją sterującą: kV (50 Hz, 60 s).
- 12.9.11. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i podstawą lub obudową: kV (50 Hz, 60 s).
- 12.10. Styczniki obwodów pomocniczych:
- 12.10.1. producent:
- 12.10.2. typ:
- 12.10.3. rodzaj:
- 12.10.4. napięcie nominalne:V
- 12.10.5. prąd nominalny: A
- 12.10.6. napięcie sterujące: V
- 12.10.7. rodzaj sterowania: elektromagnetyczny/serwomotor elektryczny¹⁾
- 12.10.8. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym stycznika i instalacją sterującą: kV (50 Hz, 60 s)
- 12.10.9. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym stycznika i podstawą lub obudową: kV (50 Hz, 60 s)
- 12.11. Odgromnik:
- 12.11.1. producent:
- 12.11.2. typ:
- 12.11.3. rodzaj:
- 12.11.4. napięcie pracy trwałej: V
- 12.11.5. napięciowy poziom ochrony: V
- 12.12. Połączenia elektryczne wyrównawcze pomiędzy poszczególnymi członami nadwozia, jeśli dotyczy:
- 12.13. Zabezpieczenie przed kontynuacją jazdy przy zbyt niskim poziomie napięcia i zabezpieczenie napięciowe zanikowe:
- 12.13.1. minimalne napięcie sieci, przy którym może być realizowany napęd: V

- 12.13.2. napięcie sieci, przy którym następuje rozłączenie obwodu trakcyjnego: V
- 12.13.3. minimalne napięcie sieci, przy którym funkcjonują obwody pomocnicze:V
- 12.13.4. napięcie sieci, przy którym następuje rozłączenie obwodów pomocniczych: V
- 12.14. Układ umożliwiający zwrot energii z tramwaju do sieci trakcyjnej, jeśli dotyczy:
 - 12.14.1. napięcie na kondensatorze filtra sieciowego, przy którym jest włączany rezystor hamowania oporowego: V
 - 12.14.2. minimalne napięcie sieci, przy którym jest realizowany odzysk energii: V
 - 12.14.3. sposób realizacji zablokowania zwrotu energii w przypadku wystąpienia spadku poziomu napięcia w sieci zasilającej poniżej poziomu zdefiniowanego w pkt 12.14.2: rozłączenie stycznikiem/rozłączenie wyłącznikiem/blokowanie łącznikiem półprzewodnikowym¹⁾

13. INSTALACJA ELEKTRYCZNA STERUJĄCA

- 13.1. Napięcie sterujące: V
- 13.2. Bateria akumulatorów
 - 13.2.1. liczba, napięcie i pojemność baterii akumulatorów: V/Ah
 - 13.2.2. miejsce zainstalowania:
- 13.3. Urządzenia sterujące: sterowniki, panele sterujące itp.
 - 13.3.1. typ:
 - 13.3.2. napięcie zasilania: V
 - 13.3.3. miejsce zamontowania:
 - 13.3.4. sposób chłodzenia:
 - 13.3.5. wytrzymałość napięciowa izolacji względem obudowy sterownika (dotyczy sterowników zabudowanych w osłonach wykonanych z materiałów przewodzących): kV (50 Hz, 60 s)

14. URZĄDZENIA SPRZĘGAJĄCE

- 14. Sprzęg:
 - 14.1. producent:
 - 14.2. typ
 - 14.3. rodzaj
 - 14.4. maksymalna siła przenoszona rozciągająca/ściskająca:/..... kN
 - 14.5. wysokość osi końcówki sprzęgającej²⁾ mm

15. ODBIERAK PRĄDU

- 15. Odbierak prądu:
 - 15.1. producent:
 - 15.2. typ:
 - 15.3. rodzaj:
 - 15.4. sterowanie: ręczne/automatyczne¹⁾
 - 15.5. napięcie nominalne: V
 - 15.6. prąd nominalny: A
 - 15.7. prąd maksymalny: A

- 15.8. zakres roboczy pracy²⁾: mm
15.9. nacisk statyczny na sieć w zakresie roboczym pracy: N
15.10. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym (podstawą) odbieraka i masą tramwaju: kV (50 Hz, 60 s).

16. DANE EKSPLOATACYJNE

- 16.1. Najmniejszy dopuszczalny poziomy łuk toru jazdy: mm
16.2. Najmniejszy dopuszczalny pionowy łuk toru jazdy: mm
16.3. Średnie przyspieszenie tramwaju bez obciążenia do 30 km/h: m/s^2
16.4. Maksymalny pobór prądu w trakcie rozruchu: A
16.5. Maksymalny prąd zwrotny płynący do sieci mogący wystąpić w trakcie hamownia odzyskowego, jeśli dotyczy: A
16.6. Średnie parametry hamowania dla tramwaju bez obciążenia z prędkości 30 km/h:
16.6.1. wartość opóźnienia hamowania roboczego: m/s^2
16.6.2. wartość opóźnienia hamowania awaryjnego: m/s^2
16.6.3. wartość opóźnienia hamowania nagłego: m/s^2
16.6.4. wartość opóźnienia hamowania bezpieczeństwa: m/s^2
16.6. Poziom dźwięku A na zewnątrz podczas jazdy przy prędkości 50 km/h: dB
16.7. Poziom dźwięku A na zewnątrz podczas postoju dB
16.8. Prędkość maksymalna: km/h
16.9. Charakterystyki trakcyjne hamowania elektrodynamicznego dla nominalnego napięcia zasilania:
16.9.1. Wykres maksymalnej siły hamowania dla hamulca elektrodynamicznego w funkcji prędkości, o ile dotyczy:
16.9.2. Wykres prądu w funkcji prędkości, jaki może być zwracany przez tramwaj do sieci, przy maksymalnej sile hamowania elektrodynamicznego, o ile dotyczy:

17. UKŁAD JAZDY AUTONOMICZNEJ LUB DODATKOWY UKŁAD MAGAZYNUJĄCY ENERGIĘ, jeśli dotyczy

- 17.1. Rodzaj układu jazdy autonomicznej: silniki elektryczne zasilane z baterii akumulatorów/silniki elektryczne zasilane z zasobników kondensatorowych/silniki elektryczne zasilane z baterii akumulatorów i zasobników kondensatorowych¹⁾
17.1.1. przeznaczenie układu jazdy autonomicznej, dotyczy tramwajów zasilanych z sieci trakcyjnej: do regularnej obsługi pasażerskiej/do jazdy pomocniczej awaryjnej lub manewrowej¹⁾
17.2. Bateria akumulatorów trakcyjnych, jeśli dotyczy:
17.2.1. rodzaj akumulatorów:
17.2.2. pojemność: Ah
17.2.3. napięcie: V
17.2.4. masa: kg

17.2.5. funkcja: zasobnik energii wykorzystywany tylko w czasie jazdy autonomicznej/
zasobnik energii wykorzystywany tylko podczas jazdy sieciowej/zasobnik energii dla jazdy
autonomicznej oraz zasobnik energii wspomagający podczas jazdy sieciowej¹⁾

17.2.6. miejsce zamontowania:

17.2.7. sposób wentylacji:

17.2.8. zabezpieczenie nadmiarowe baterii: bezpieczniki/bezpieczniki i wyłącznik¹⁾

17.2.9. zabezpieczenie baterii przed przegrzaniem, jeśli dotyczy:

17.2.10. zabezpieczenie od zbyt wysokiego napięcia na ogniwach:

17.3. Bateria kondensatorów trakcyjnych, jeśli dotyczy:

17.3.1. producent:

17.3.2. typ:

17.3.3. rodzaj kondensatora:

17.3.4. pojemność pojedynczej baterii kondensatorów: F

17.3.5. napięcie maksymalne pracy baterii kondensatorów: V

17.3.6. maksymalny roboczy prąd: ładowania/rozładowania baterii kondensatorów:
...../..... A

17.3.7. maksymalny dopuszczalny chwilowy prąd: ładowania/rozładowania baterii
kondensatorów:/..... A

17.3.8. liczba zastosowanych baterii kondensatorów :

17.3.9. pojemność wypadkowa układu: F

17.3.10. maksymalne napięcie pracy układu baterii kondensatorów: V

17.3.11. masa układu: kg

17.3.12. wykorzystywana: tylko w czasie jazdy autonomicznej/tylko podczas jazdy
sieciowej/dla jazdy autonomicznej i jako wspomagająca podczas jazdy sieciowej¹⁾

17.3.13. miejsce zamontowania:

17.3.14. sposób chłodzenia:

17.3.15. zabezpieczenie nadmiarowe: bezpieczniki/bezpieczniki i wyłącznik¹⁾

17.3.16. zabezpieczenie od zbyt wysokiego poziomu napięcia:

17.3.17. wytrzymałość izolacji baterii kondensatorów pomiędzy torem prądowym i obudową
..... kV (50 Hz, 60 s)

17.4. Przekształtnik współpracujący z baterią akumulatorów, jeśli dotyczy:

17.4.1. producent:

17.4.2. typ:

17.4.3. moc nominalna: kVA

17.4.4. rodzaj zastosowanych elementów półprzewodnikowych sterowanych:

17.4.5. częstotliwość impulsowania elementów półprzewodnikowych sterowanych:
..... Hz.

17.4.6. funkcja: ładowanie baterii trakcyjnej/podwyższenie napięcia zasilania przekształtnika
trakcyjnego podczas jazdy autonomicznej/ładowanie oraz podwyższenie napięcia zasilania
przekształtnika trakcyjnego podczas jazdy autonomicznej¹⁾

- 17.4.7. maksymalny prąd ładowania baterii, jeśli dotyczy: A
- 17.4.8. zakres napięcia na wejściu podczas ładowania baterii, jeśli dotyczy: V
- 17.4.9. zakres napięcia na wyjściu podczas ładowania baterii, jeśli dotyczy: V
- 17.4.10. zakres napięcia zasilania układu trakcyjnego i obwodów pomocniczych podczas jazdy autonomicznej, jeśli dotyczy: V
- 17.4.11. miejsce zamontowania:
- 17.4.12. sposób chłodzenia:
- 17.4.13. deklarowana wytrzymałość izolacji pomiędzy obwodami sieciowymi a ramą montażową lub obudową przekształtnika: kV (50 Hz, 60 s).
- 17.5. Przekształtnik współpracujący z baterią kondensatorów trakcyjnych, jeśli dotyczy:
 - 17.5.1. producent:
 - 17.5.2. typ:
 - 17.5.3. moc nominalna: kVA
 - 17.5.4. funkcja przekształtnika: kontrola prądu i napięcia ładowania/prądu rozładowania/podwyższanie napięcia przy rozładowaniu¹⁾
 - 17.5.5. rodzaj zastosowanych elementów półprzewodnikowych sterowanych:
 - 17.5.6. częstotliwość impulsowania elementów półprzewodnikowych sterowanych: Hz.
 - 17.5.7. maksymalny prąd podczas ładowania baterii kondensatorów:A
 - 17.5.8. maksymalny prąd podczas rozładowania baterii kondensatorów, jeśli dotyczy: A
 - 17.5.9. maksymalne napięcie ładowania baterii kondensatorów: V
 - 17.5.10. miejsce zamontowania:
 - 17.5.11. sposób chłodzenia:
 - 17.5.12. wytrzymałość izolacji pomiędzy obwodami sieciowymi a ramą montażową lub obudową przekształtnika: kV (50 Hz, 60 s).
- 17.6. Bezpieczniki obwodów zasilania układu jazdy autonomicznej, jeśli dotyczy:
 - 17.6.1. producent:
 - 17.6.2. typ:
 - 17.6.3. rodzaj:
 - 17.6.4. napięcie nominalne: V
 - 17.6.5. prąd nominalny: A
- 17.7. Wyłącznik układu zasilania jazdy autonomicznej, jeśli dotyczy:
 - 17.7.1. producent:
 - 17.7.2. typ:
 - 17.7.3. rodzaj:
 - 17.7.4. miejsce zainstalowania wyłącznika:
 - 17.7.5. funkcja: odłączanie układu autonomicznego/odłączanie i ochrona nadmiarowa obwodu autonomicznego¹⁾
 - 17.7.6. napięcie nominalne: V

- 17.7.7. prąd nominalny: A
- 17.7.8. zwarciova znamionowa zdolność wyłączenia, jeśli dotyczy: A
- 17.7.9. napięcie sterujące: V
- 17.7.10. rodzaj sterowania:
- 17.7.11. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i instalacją sterującą:
..... kV (50 Hz, 60 s)
- 17.7.12. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i podstawą lub
obudową: kV (50 Hz, 60 s).
- 17.8. Przekładnia hydrauliczna, jeśli dotyczy:
- 17.8.1 typ:
- 17.8.2. producent:
- 17.8.3. rodzaj:
- 17.9. Przekładnia mechaniczna, jeśli dotyczy:
- 17.9.1 typ:
- 17.9.2. producent:
- 17.9.3. rodzaj:
- 17.9.4. liczba i przełożenia poszczególnych biegów:
- 17.10. Dane eksploatacyjne układu jazdy autonomicznej należy podać według punktu 16 z
pominięciem punktów 16.4, 16.5, a w przypadku układu napędowego niewykorzystującego
silników elektrycznych, z pominięciem punktu 16.9. W sytuacji gdy tramwaj podczas jazdy
autonomicznej nie osiąga prędkości maksymalnej 50 km/h, poziom dźwięku A podczas ruchu
należy zmierzyć dla możliwej do uzyskania prędkości, bliskiej prędkości maksymalnej,
natomiast w sytuacji gdy tramwaj podczas jazdy autonomicznej nie osiąga prędkości
maksymalnej 30 km/h, opóźnienia poszczególnych rodzajów hamowania należy zmierzyć z
możliwej do uzyskania prędkości, bliskiej prędkości maksymalnej.
- 17.11. Zasięg orientacyjny: km.

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

²⁾ Wszystkie wymiary odnoszą się do poziomu główki szyny.

Dokument informacyjny do celu homologacji typu trolejbusu

Rysunki należy wykonać w odpowiedniej skali i stopniu szczegółowości na formacie A4 lub złożone do tego formatu. Fotografie powinny przedstawiać odpowiednie szczegóły. Jeżeli wyposażenie i części mają sterowanie elektroniczne, należy to opisać. W przypadku występowania innych istotnych elementów wyposażenia, które nie zostały wymienione w opisie, należy te elementy opisać wg uznania instytucji przeprowadzającej badania homologacyjne.

0. DANE OGÓLNE

0.0.1. Numer świadectwa homologacji typu/typu WE/typu UE¹⁾ pojazdu, na bazie którego zbudowano trolejbus:

0.1. Marka:

0.2. Typ:

0.3. Oznaczenie handlowe:

0.4. Nazwa i adres producenta:

0.5. Rodzaj nadwozia:

0.6. Miejsca mocowań tabliczek i oznaczeń dotyczących wyposażenia elektrycznego:

0.6.1. nadwozie:

0.6.2. podwozie:

0.6.3. silniki:

0.7. Położenie numeru identyfikacyjnego:

0.8. Rysunki lub fotografie przedstawiciela typu:

0.9. Rysunek z podstawowymi wymiarami:

0.10. Ograniczenia:

0.10.1. w użytkowaniu trolejbusu:

0.10.2. przedmiot wyposażenia lub część trolejbusu, które spełniają swoje zadanie tylko w połączeniu z innymi częściami trolejbusu:

1. WYMIARY I MASY

1.1. Masa własna: kg

1.2. Dopuszczalna masa całkowita: kg

1.3. Dopuszczalna ładowność: kg

1.4. Liczba miejsc do siedzenia dla pasażerów:

1.5. Nominalna liczba miejsc:

1.6. Naciski poszczególnych osi przy dopuszczalnej ładowności: kN

1.7. Długość trolejbusu przy złożonych odbierakach prądu: mm

1.8. Wysokość trolejbusu do najwyższego punktu na dachu przy złożonych odbierakach prądu²⁾: mm

2. UKŁAD NAPĘDOWY

- 2.1. Liczba: osi napędnych/wszystkich osi:/.....
- 2.2. Liczba silników trakcyjnych:
- 2.3. Przełożenie całkowite przekładni:
- 2.4. Średnica koła:
- 2.5. Rodzaj napędu trakcyjnego: silnik prądu stałego z regulacją oporową/silnik prądu stałego z regulacją impulsową/silnik prądu przemiennego z regulacją impulsową¹⁾
- 2.6. Napięcie nominalne sieciowe zasilania: V
- 2.7. Napięcie robocze sieciowe: V
- 2.8. Liczba przekształtników napędowych i hamowania:
- 2.9. Układ zwrotu energii do sieci trakcyjnej: tak/nie¹⁾
- 2.10. Układ jazdy autonomicznej: tak/nie¹⁾

3. SILNIK TRAKCYJNY

- 3.1. Producent:
- 3.2. Typ:
- 3.3. Rodzaj: szeregowy/szeregowo-bocznikowy/asynchroniczny/synchroniczny¹⁾
- 3.4. Miejsce zainstalowania silników (silnika):
- 3.5. Moc znamionowa: kW
- 3.6. Napięcie znamionowe: V
- 3.7. Prąd znamionowy: A
- 3.8. Prędkość obrotowa znamionowa: obr./min
- 3.9. Sposób chłodzenia:
- 3.10. Wytrzymałość izolacji pomiędzy uzwojeniami i korpusem silnika: kV (50 Hz, 60 s).
- 3.11. Wytrzymałość izolacji pomiędzy korpusem silnika i masą trolejbusu (II-stopień): kV (50 Hz, 60 s).
- 3.12. Masa: kg

4. PRZEKSZTAŁTNIK NAPĘDOWY I HAMOWANIA, jeśli dotyczy

- 4.1. Producent:
- 4.2. Typ:
- 4.3. Rodzaj: impulsowy prądu stałego/impulsowy falownikowy¹⁾
- 4.4. Napięcie robocze wejściowe przekształtnika: V.
- 4.5. Zakres regulacji napięcia wyjściowego przekształtnika, dotyczy falownika: V
- 4.6. Rodzaj zastosowanych elementów półprzewodnikowych sterowanych:
- 4.7. Częstotliwość impulsowania elementów półprzewodnikowych sterowanych: Hz
- 4.8. Moc znamionowa ciągła: kVA
- 4.9. Moc ciągła krótkotrwała: kVA w czasie: s
- 4.10. Sposób chłodzenia przekształtnika:
- 4.11. Miejsce zamontowania przekształtnika:

4.12. Wytrzymałość izolacji pomiędzy obwodami sieciowymi a ramą montażową lub obudową przekształtnika (I-stopień): kV (50 Hz, 60 s)

4.13. Wytrzymałość izolacji pomiędzy ramą montażową lub obudową przekształtnika i masą trolejbusu (II-stopień): kV (50 Hz, 60 s).

4.14. Rezystor hamowania:

4.14.1. typ:

4.14.2. moc znamionowa ciągła: kW

4.14.3. moc maksymalna: kW w czasie: s

4.14.4. miejsce zamontowania:

4.14.5. sposób chłodzenia:

4.14.6. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym a ramą montażową rezystora (I-stopień): kV (50 Hz, 60 s).

4.14.7. wytrzymałość izolacji pomiędzy ramą montażową rezystora i masą trolejbusu (II-stopień): kV (50 Hz, 60 s).

4.15. Dławik filtru sieciowego:

4.15.1. prąd znamionowy: A

4.15.2. miejsce zamontowania:

4.15.3. sposób chłodzenia:

4.15.4. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym dławika a ramą montażową: kV (50 Hz, 60 s).

4.15.5. wytrzymałość izolacji pomiędzy ramą montażową dławika i masą trolejbusu (II-stopień): kV (50 Hz, 60 s).

5. STEROWANIE NAPĘDEM Z REGULACJĄ OPOROWĄ, jeśli dotyczy

5.1. Rodzaj nastawnika rozruchu: elektromechaniczny/elektroniczny¹⁾

5.2. Liczba stopni rozruchowych i stopni osłabiania pola silnika trakcyjnego:

5.3. Liczba stopni hamowania:

5.4. Miejsce zamontowania rezystorów rozruchu i hamowania:

5.5. Sposób wentylacji rezystorów rozruchu i hamowania:

5.6. Styczniki do zwierania sekcji oporowych i bocznikowania:

5.6.1. producent:

5.6.2. typ:

5.6.3. rodzaj:

5.6.4. napięcie znamionowe: V

5.6.5. znamionowy prąd łączeniowy: A

5.6.6. napięcie sterujące: V

5.6.7. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym styczników i zaciskami sterującymi: kV (50 Hz, 60 s)

5.6.8. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym styczników i podstawą lub obudową: kV (50 Hz, 60 s)

5.7. Stycznik (styczniki) rozruchu:

- 5.7.1. producent:
- 5.7.2. typ:
- 5.7.3. rodzaj:
- 5.7.4. napięcie znamionowe: V
- 5.7.5. znamionowy prąd łączeniowy: A
- 5.7.6. napięcie sterujące: V
- 5.7.7. zakres nastawy wyzwalacza, jeśli dotyczy: A
- 5.7.8. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym stycznika i zaciskami sterującymi:
..... kV (50 Hz, 60 s)
- 5.7.9. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym stycznika i podstawą lub obudową:
..... kV (50 Hz, 60 s)
- 5.8. Przekątnik samoczynnego rozruchu:
 - 5.8.1. producent:
 - 5.8.2. typ:
 - 5.8.3. rodzaj: elektromagnetyczny/elektroniczny¹⁾
 - 5.8.4. funkcja: zabezpieczenie od przeciążeń podczas rozruchu/zabezpieczenie od przeciążeń i regulacja prądu rozruchu¹⁾
 - 5.8.5. prąd działania zabezpieczenia: A
 - 5.8.6. zakres regulacji prądu, jeśli dotyczy: A
 - 5.8.7. napięcie znamionowe toru prądowego: V
 - 5.8.8. prąd znamionowy: A
 - 5.8.9. napięcie sterujące: V
 - 5.8.10. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym przekątnika i instalacją sterującą:
..... kV (50 Hz, 60 s)
 - 5.8.11. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym przekątnika i podstawą lub obudową:
..... kV (50 Hz, 60 s)

6. ODBIERAKI PRĄDU

- 6.1. Producent:
- 6.2. Typ:
- 6.3. Materiał, z którego wykonany jest drążek:
- 6.4. Głowica odbieraka prądu:
 - 6.4.1. Producent:
 - 6.4.2. Typ:
 - 6.4.3. Sposób zamocowania do drążka:
- 6.5. Sterowanie: ręczne/półautomatyczne z samoczynnym opuszczaniem/półautomatyczne z samoczynnym opuszczaniem i podnoszeniem w przystosowanych do tej operacji punktach sieci/automatyczne¹⁾
- 6.6. Napięcie nominalne: V
- 6.7. Prąd nominalny: A
- 6.8. Prąd maksymalny: A

6.9. Mechanizm ściąający w przypadku wykolejenia: mechaniczny bębnowy z napędem sprężynowym/mechaniczny bębnowy z napędem elektrycznym/siłownik pneumatyczny/serwomotor elektryczny¹⁾

6.10. Mechanizm napędu podnoszenia odbieraka (jeśli dotyczy): siłownik pneumatyczny / serwomotor elektryczny¹⁾

6.11. Zakres roboczy pracy w płaszczyźnie pionowej: m²⁾

6.12. Zakres roboczy pracy w płaszczyźnie poziomej (mierzony od osi podłużnej symetrii trolejbusu): m

6.13. Nacisk statyczny w zakresie roboczym: N

6.14. Wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym i podstawą mocującą odbieraka: kV (50 Hz, 60 s).

6.15. Wytrzymałość izolacji pomiędzy podstawą mocującą odbieraka i masą karoserii: kV (50 Hz, 60 s).

7. INSTALACJA ELEKTRYCZNA ZASILANA NAPIĘCIEM SIECIOWYM I POMOCNICZA TRÓJFAZOWA

7.1. Nawrotnik sieciowy - układ zabezpieczający właściwą polaryzację napięcia zasilającego obwody trakcyjne, jeśli dotyczy:

7.1.1. Rodzaj: stycznikowy/energoelektroniczny¹⁾

7.1.2. Zakres pracy: umożliwia tylko pobór energii przy dowolnej biegunowości sieci/umożliwia pobór energii przy dowolnej biegunowości sieci i zwrot energii hamowania przy jednej zdefiniowanej biegunowości sieci/umożliwia pobór i zwrot energii przy dowolnej biegunowości sieci¹⁾

7.1.3. Miejsce zamontowania:

7.2. Typy wyłączników rozłączających instalację elektryczną trolejbusu od obwodu odbieraków prądu:

7.2.1. biegun (+):

7.2.2. biegun (-):

7.3. Zabezpieczenia nadmiarowe:

7.3.1. funkcje zabezpieczenia nadmiarowego w obwodzie trakcyjnym pełni(a):

7.4. Wyłącznik nadmiarowy, jeśli dotyczy:

7.4.1. producent:

7.4.2. typ:

7.4.3. rodzaj:

7.4.4. miejsce zainstalowania wyłącznika:

7.4.5. napięcie nominalne: V

7.4.6. prąd nominalny: A

7.4.7. zwarciova znamionowa zdolność wyłączania: A

7.4.8. wyzwalenie: jednokierunkowe (dla ustalonego kierunku prądu)/dwukierunkowe¹⁾

7.4.9. napięcie sterujące: V

7.4.10. rodzaj sterowania: elektromagnetyczny/serwomotor elektryczny¹⁾

7.4.11. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i instalacją sterującą:
..... kV (50 Hz, 60 s).

7.4.12. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i podstawą lub obudową:
..... kV (50 Hz, 60 s).

7.5. Wyłącznik (wyłączniki) rozłączający instalację elektryczną trolejbusu od obwodu odbieraków prądu:

7.5.1. producent:

7.5.2. typ:

7.5.3. rodzaj:

7.5.4. miejsce zainstalowania:

7.5.5. napięcie nominalne: V

7.5.6. prąd nominalny: A

7.5.7. napięcie sterujące: V

7.5.8. rodzaj sterowania:.....

7.5.9. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i instalacją sterującą:
..... kV (50 Hz, 60 s)

7.5.10. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i podstawą lub obudową:
..... kV (50 Hz, 60 s)

7.6. Bezpiecznik(i) nadmiarowy główny, jeśli dotyczy:

7.6.1. producent:

7.6.2. typ:

7.6.3. rodzaj:

7.6.4. napięcie nominalne: V

7.6.5. prąd nominalny: A

7.7. Bezpieczniki nadmiarowe grup napędowych, o ile dotyczy:

7.7.1. producent:

7.7.2. typ:

7.7.3. rodzaj:

7.7.4. napięcie nominalne: V

7.7.5. prąd nominalny: A

7.8. Wyłączniki lub styczniki grup napędowych, o ile dotyczy:

7.8.1. producent:

7.8.2. typ:

7.8.3. rodzaj:

7.8.4. funkcja: odłączanie grupy napędowej/odłączanie i ochrona nadmiarowa grupy napędowej¹⁾

7.8.5. napięcie nominalne: V

7.8.6. prąd nominalny: A

7.8.7. zwarciova znamionowa zdolność wyłączenia, o ile pełni funkcję ochrony nadmiarowej:
..... kA

7.8.8. wyzwalenie, jeśli dotyczy: jednokierunkowe, dla ustalonego kierunku prądu/dwukierunkowe¹⁾

7.8.9. napięcie sterujące: V

7.8.10. rodzaj sterowania: elektromagnetyczny/serwomotor elektryczny¹⁾

7.8.11. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i instalacją sterującą: kV (50 Hz, 60 s).

7.8.12. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i podstawą lub obudową: kV (50 Hz, 60 s).

7.9. Styczniki obwodów pomocniczych:

7.9.1. producent:

7.9.2. typ:

7.9.3. rodzaj:

7.9.4. napięcie nominalne: V

7.9.5. prąd nominalny: A

7.9.6. napięcie sterujące: V

7.9.7. rodzaj sterowania: elektromagnetyczny/serwomotor elektryczny¹⁾

7.9.8. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i instalacją sterującą: kV (50 Hz, 60 s)

7.9.9. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i podstawą lub obudową: kV (50 Hz, 60 s)

7.10. Odgromnik:

7.10.1. producent:

7.10.2. typ:

7.10.3. rodzaj:

7.10.4. napięcie pracy trwałej:V

7.10.5. napięciowy poziom ochrony:V

7.10.6. miejsce i sposób zamontowania:

7.10.7. sposób uzyskania podwójnej izolacji podstawy odgromnika od masy trolejbusu:

7.10.8. wytrzymałość napięciowa izolacji odgromnika względem ramy montażowej: kV (50 Hz, 60 s).

7.10.9. wytrzymałość napięciowa ramy montażowej odgromnika względem masy trolejbusu: kV (50 Hz, 60 s).

7.11. Przewody instalacji zasilanej napięciem sieciowym:

7.11.1. producent:

7.11.2. typ:

7.11.3. napięcie nominalne:V

7.11.4. wytrzymałość izolacji..... kV (50 Hz, w czasie s).

7.12. Układ ogrzewania przedziału pasażerskiego

7.12.1. producent:

- 7.12.2. typ:
- 7.12.3. napięcie zasilania: V
- 7.12.4. maksymalny pobór mocy: kW
- 7.12.5. wytrzymałość izolacji pomiędzy elementem grzejnym a ramą montażową grzejnika (I-stopień): kV (50 Hz, 60 s)
- 7.12.6. wytrzymałość izolacji pomiędzy ramą montażową grzejnika i obudową grzejnika (II-stopień, dotyczy grzejników zasilanych bezpośrednio z sieci trakcyjnej): kV (50 Hz, 60 s)
- 7.12.7. miejsce zainstalowania grzejników.....
- 7.13. Układ ogrzewania stanowiska kierowcy
- 7.13.1. producent:
- 7.13.2. typ:
- 7.13.3. napięcie zasilania: V
- 7.13.4. maksymalny pobór mocy: kW
- 7.13.5. wytrzymałość izolacji pomiędzy elementem grzejnym a ramą montażową grzejnika (I-stopień): kV (50 Hz, 60 s).
- 7.13.6. wytrzymałość izolacji pomiędzy ramą montażową grzejnika i obudową grzejnika (II-stopień, dotyczy grzejnika zasilanego bezpośrednio z sieci trakcyjnej): kV (50 Hz, 60 s).
- 7.14. Układ przewietrzania przedziału pasażerskiego, krótki opis, w przypadku zasilania z obwodu sieciowego należy podać wytrzymałość obu stopni izolacji:
- 7.14.1. napięcie zasilania: V
- 7.14.2. maksymalny pobór mocy: kW
- 7.15. Elementy stosowane do tłumienia zaburzeń elektromagnetycznych, jeśli dotyczy - należy podać producenta, typ filtru, pojemności kondensatorów zastosowanych w filtrze, pojemność dodatkowych kondensatorów tłumiących, miejsce i sposób podłączenia dodatkowych kondensatorów tłumiących, wytrzymałość izolacji dielektrycznej kondensatorów.
- 7.16. Wykaz połączonych elektrycznie mas pośrednich urządzeń zasilanych napięciem sieciowym, o ile takie połączenia występują:
- 7.17. Zabezpieczenie przed kontynuacją jazdy przy zbyt niskim poziomie napięcia i zanikowo napięciowe:
- 7.17.1. minimalne napięcie sieci, przy którym może być realizowany napęd: V
- 7.17.2. napięcie sieci, przy którym następuje rozłączenie obwodu trakcyjnego: V
- 7.17.3. minimalne napięcie sieci, przy którym funkcjonują obwody pomocnicze: V
- 7.17.4. napięcie sieci, przy którym następuje rozłączenie obwodów pomocniczych: V
- 7.18. Układ zwrotu energii do sieci trakcyjnej, jeśli dotyczy:
- 7.18.1. napięcie na kondensatorze filtru sieciowego, przy którym jest włączany rezystor hamowania oporowego: V
- 7.18.2. minimalne napięcie sieci, przy którym może być realizowany odzysk energii: V

7.18.3. sposób realizacji zablokowania zwrotu energii w przypadku wystąpienia obniżenia napięcia w sieci zasilającej poniżej wartości zdefiniowanej w pkt 7.18.2: rozłączenie stycznikiem/rozłączenie wyłącznikiem/blokowanie łącznikiem półprzewodnikowym¹⁾

7.19. Napięcie znamionowe instalacji pomocniczej trójfazowej V

7.20. Przewody instalacji pomocniczej trójfazowej (jeśli dotyczy):

7.20.1. producent:

7.20.2. typ:

7.20.3. napięcie nominalne: V

7.20.4. wytrzymałość izolacji: kV (50 Hz, w czasie s)

7.21. Styczniki, wyłączniki i bezpieczniki stosowane w instalacji pomocniczej trójfazowej, podać producenta, typ, rodzaj, napięcie nominalne i wytrzymałość izolacji:

.....

7.22. Wytrzymałość dielektryczna izolacji instalacji pomocniczej trójfazowej, galwanicznie integralnej, względem instalacji zasilanej napięciem sieciowym: kV (50 Hz, 60 s).

7.23. Wytrzymałość dielektryczna izolacji instalacji pomocniczej trójfazowej, galwanicznie integralnej, względem masy trolejbusu: kV (50 Hz, 60 s).

8. PRZETWORNICA STATYCZNA

8.1. Producent:

8.2. Typ:

8.3. Miejsce zainstalowania:

8.4. Napięcie robocze wejściowe: V

8.5. Wyjście (wyjścia) zmiennoprądowe:

8.5.1. napięcie: V

8.5.2. moc nominalna: kVA

8.5.3. służy do zasilania:

8.6. Wyjście (wyjścia) stałoprądowe:

8.6.1. napięcie: V

8.6.2. prąd nominalny: A

8.6.3. służy do zasilania:

8.7. Wytrzymałość izolacji pomiędzy zaciskami sieciowymi a ramą montażową lub obudową przetwornicy - wyjścia stałoprądowe i zmiennoprądowe zwarte do obudowy: kV (50 Hz, 60 s)

8.8. Wytrzymałość izolacji pomiędzy zaciskami wyjściowymi zmiennoprądowymi a ramą montażową lub obudową przy wszystkich pozostałych zaciskach zwartych do obudowy: kV (50 Hz, 60 s).

8.9. Wytrzymałość izolacji pomiędzy zaciskami wyjściowymi stałoprądowymi i obudową przy wszystkich pozostałych zaciskach zwartych do obudowy, o ile dotyczy: kV (50 Hz, 60 s)

8.10. Wytrzymałość izolacji pomiędzy ramą montażową lub obudową przetwornicy i masą trolejbusu: kV (50 Hz, 60 s).

8.11. Izolacja pomiędzy wejściem sieciowym a wyjściem/wyjściami¹⁾ zmiennoprądowymi: 1-stopniowa/2-stopniowa¹⁾.

8.12. Sposób chłodzenia:

9. ZESPÓŁ SPREŻARKI

9.1. Silnik pomocniczy napędu sprężarki.

9.1.1. Producent:

9.1.2. Typ:

9.1.3. Rodzaj: komutatorowy szczotkowy prądu stałego/bezszczotkowy prądu stałego z komutatorem elektronicznym/asynchroniczny¹⁾

9.1.4. Miejsce zainstalowania silnika:

9.1.5. Moc znamionowa: kW

9.1.6. Napięcie znamionowe: V

9.1.7. Prąd znamionowy: A

9.1.8. Prędkość obrotowa znamionowa: obr./min

9.1.9. Sposób chłodzenia:

9.1.10. Wytrzymałość izolacji uzwojenie-korpus silnika: kV (50 Hz, 60 s)

9.1.11. Wytrzymałość izolacji korpus silnika - masa trolejbusu, dotyczy silników zasilanych ze źródła nieposiadającego podwójnej izolacji względem obwodów zasilanych bezpośrednio napięciem trakcyjnym: kV (50 Hz, 60 s).

9.2. Sprężarka.

9.2.1. Producent:

9.2.2. Typ:

9.2.3. Rodzaj:

9.2.4. Zakres roboczy prędkości obrotowej: obr./min

10. UKŁAD WSPOMAGANIA MECHANIZMU KIEROWNICZEGO

10.1. Sposób napędu mechanizmu wspomagania układu kierowniczego: silnik elektryczny pomocniczy/od wału silnika trakcyjnego i pomocniczy silnik elektryczny¹⁾

10.2. Silnik pomocniczy

10.2.1. Producent:

10.2.2. Typ:

10.2.3. Rodzaj: komutatorowy szczotkowy prądu stałego/bezszczotkowy prądu stałego z komutatorem elektronicznym/asynchroniczny¹⁾

10.2.4. Miejsce zainstalowania silnika:

10.2.5. Moc znamionowa: kW

10.2.6. Napięcie znamionowe: V

10.2.7. Prąd znamionowy: A

10.2.8. Prędkość obrotowa znamionowa: obr./min

10.2.9. Sposób chłodzenia:

10.2.10. Wytrzymałość izolacji uzwojenie-korpus silnika: kV (50 Hz, 60 s)

10.2.11. Wytrzymałość izolacji korpus silnika - masa trolejbusu, dotyczy silników zasilanych ze źródła nieposiadającego podwójnej izolacji względem obwodów zasilanych bezpośrednio napięciem trakcyjnym: kV (50 Hz, 60 s).

10.2.12. Sposób realizacji awaryjnego podtrzymania pracy silnika napędu pompy wspomaganie po wystąpieniu zaniku napięcia w sieci trakcyjnej:

10.3. Pompa wspomaganie.

10.3.1. Producent:

10.3.2. Typ:

10.3.3. Sposób napędu: od silnika pomocniczego/ od wału silnika trakcyjnego¹⁾.

10.3.4. Zakres roboczy prędkości obrotowej: obr./min

11. SILNIK NAPĘDU WENTYLATORA CHŁODZENIA UKŁADU WYPOSAŻENIA ELEKTROTRAKCYJNEGO (o ile dotyczy)

11.1. Producent:

11.2. Typ:

11.3. Rodzaj:

11.4. Miejsce zainstalowania silnika:

11.5. Moc znamionowa: kW

11.6. Napięcie znamionowe: V

11.7. Prąd znamionowy: A

11.8. Prędkość obrotowa znamionowa: obr./min

11.9. Wytrzymałość izolacji uzwojenie-korpus silnika: kV (50 Hz, 60 s)

11.10. Wytrzymałość izolacji korpus silnika - masa trolejbusu, dotyczy silników zasilanych ze źródła nieposiadającego podwójnej izolacji względem obwodów zasilanych bezpośrednio napięciem trakcyjnym: kV (50 Hz, 60 s).

12. INSTALACJA STERUJĄCA URZĄDZEŃ ZASILANYCH NAPIĘCIEM SIECIOWYM

12.1. Sposób zasilania obwodów sterowania: z przetwornicy (przetwornic) separującej zapewniającej galwaniczną separację od instalacji sterującej autobusowej nieseparowanej od masy trolejbusu/mieszany z obwodami sterującymi zasilanymi zarówno z przetwornicy separującej, jak i z instalacji sterującej autobusowej nieseparowanej od masy trolejbusu/z instalacji autobusowej nieseparowanej od masy trolejbusu/z instalacji autobusowej separowanej względem masy trolejbusu (instalacja autobusowa dwuprzewodowa)¹⁾

12.2. Instalacja elektryczna sterująca separowana, jeśli dotyczy:

12.2.1. zasilanie: z wyjścia separowanego przetwornicy elektrostatycznej opisanej w pkt 8/ z dodatkowej, odrębnej przetwornicy separującej¹⁾

12.2.2. dodatkowa przetwornica (przetwornice) separująca wykonana jako odrębna od głównej przetwornicy statycznej, o ile dotyczy;

12.2.2.1. producent:

12.2.2.2. typ:

12.2.2.3. moc znamionowa: kW

12.2.2.4. napięcie wejściowe: V

- 12.2.2.5. napięcie wyjściowe: V
- 12.2.2.6. sposób chłodzenia:
- 12.2.2.7. miejsce zamontowania:
- 12.2.2.8. wytrzymałość izolacji pomiędzy zaciskami wejściowymi i wyjściowymi separowanymi, zaciski wejściowe zwarte do ramy lub obudowy przetwornicy: kV (50 Hz, 60 s).
- 12.2.3. Separacja sygnałów pomiędzy instalacją elektryczną autobusową nieseparowaną i instalacją sterującą trakcyjną separowaną:
- 12.2.3.1. typ separatorów:
- 12.2.3.2. rodzaj separatorów:
- 12.2.3.3. liczba zastosowanych separatorów:
- 12.2.3.4. wytrzymałość napięciowa separatorów: kV (50 Hz, 60 s)
- 12.2.4. wytrzymałość izolacji instalacji trakcyjnej sterującej separowanej, galwanicznie integralnej, względem instalacji zasilanej napięciem sieciowym: kV (50 Hz, 60 s).
- 12.2.5. wytrzymałość izolacji instalacji trakcyjnej sterującej separowanej, galwanicznie integralnej, względem masy trolejbusu: kV (50 Hz, 60 s).
- 12.3. Urządzenia sterujące: sterowniki itp.
- 12.3.1. typ:
- 12.3.2. napięcie zasilania: V
- 12.3.3. sposób zasilania: z instalacji separowanej/z instalacji autobusowej nieseparowanej¹⁾
- 12.3.4. sposób uzyskania izolacji względem instalacji sieciowej, jeśli dane urządzenie jest zasilane z instalacji separowanej, to należy podać sposób uzyskania i wytrzymałość napięciową co najmniej pojedynczej izolacji od obwodów sieciowych, natomiast w przypadku zasilania danego urządzenia z instalacji nieseparowanej należy podać sposób uzyskania i wytrzymałość napięciową co najmniej podwójnej izolacji od obwodów sieciowych:
- 12.3.5. miejsce zamontowania:
- 12.3.6. sposób chłodzenia:
- 12.4. Przewody instalacji sterującej separowanej, jeśli dotyczy:
- 12.4.1. producent:
- 12.4.2. typ:.....
- 12.4.3. napięcie nominalne: V
- 12.4.4. wytrzymałość izolacji: kV (50 Hz, w czasie s)

13. INSTALACJA STERUJĄCA AUTOBUSOWA

- 13.1. Napięcie sterujące: V
- 13.2. Liczba, napięcie i pojemność baterii akumulatorów: V/Ah
- 13.3. Biegun połączony z masą:
- 13.4. Miejsce zainstalowania wyłącznika baterii akumulatorów: V

14. OPIS WYZOLOWANIA OBSZARU DRZWI WEJŚCIOWYCH

(opis powinien zawierać sposób, w jaki uzyskano wyizolowanie poręczy znajdujących się w obszarze drzwi od masy trolejbusu, rodzaj i podstawowe parametry wykładziny dielektrycznej położonej w obszarze drzwi lub na stopniach wejściowych)

.....
15. URZĄDZENIA DO WYKRYWANIA NIEBEZPIECZNEGO POTENCJAŁU NA KAROSERII LUB INNE DODATKOWE URZĄDZENIA DO MONITORINGU STANU IZOLACJI URZĄDZEŃ PRACUJĄCYCH POD NAPIĘCIEM SIECIOWYM

15.1. Urządzenie do wykrywania niebezpiecznego potencjału na karoserii.

15.1.1. Producent:

15.1.2. Typ:

15.1.3. Rodzaj ustroju pomiarowego:

15.1.4. Napięcie zasilania: V

15.1.5. Poziom napięcia, przy którym działa sygnalizacja ostrzegająca o pojawieniu się potencjału pomiędzy nadwoziem i powierzchnią drogi: V

15.1.6. Sposób sygnalizacji wystąpienia niebezpiecznego potencjału pomiędzy nadwoziem i powierzchnią drogi:

15.1.7. Miejsce zainstalowania:

15.2. Dodatkowe urządzenie do monitoringu stanu izolacji.

15.2.1. Producent:

15.2.2. Typ:

15.2.3. Rodzaj: miernik stanu izolacji mas pośrednich/detektor prądu upływu¹⁾

15.2.4. Napięcie zasilania: V

15.2.5. Miejsce podłączenia do obwodów monitorowanych, w przypadku urządzenia do badania stanu izolacji mas pośrednich należy podać wszystkie monitorowane masy lub obwody pośrednie, w przypadku miernika stanu izolacji lub woltomierzy należy podać rezystancję wewnętrzną przyrządu pomiarowego, wytrzymałość dielektryczną izolacji urządzenia pomiarowego, rodzaj i poziom zastosowanego napięcia pomiarowego oraz podać czas wykonania poszczególnych pomiarów :

15.2.6. Próg (progi) sygnalizacji obniżenia poziomu izolacji, prąd upływu do ziemi, nastawy dopuszczalnych minimalnych wartości izolacji mas pośrednich lub przyjęte dopuszczalne poziomy napięcie mas pośrednich względem nadwozia trolejbusu:

.....
16. DANE EKSPLOATACYJNE

16.1. Średnie deklarowane przyspieszenie bez obciążenia do 30 km/h: m/s²

16.2. Prędkość maksymalna: km/h

16.3. Maksymalny pobór prądu z sieci trakcyjnej w trakcie rozruchu: A

16.4. Maksymalny prąd zwrotny płynący do sieci mogący wystąpić w trakcie hamowania odzyskowego, jeśli dotyczy: A

16.5. Średnie deklarowane opóźnienie hamowania hamulcem elektrodynamicznym bez obciążenia z prędkości 30 km/h: m/s²

16.6. Poziom dźwięku A na zewnątrz podczas postoju: dB

16.7. Charakterystyki trakcyjne hamowania elektrodynamicznego dla nominalnego napięcia zasilania:

16.7.1. Wykres maksymalnej siły hamowania dla hamulca elektrodynamicznego w funkcji prędkości:

16.7.2. Wykres prądu w funkcji prędkości, jaki może być zwracany przez trolejbus do sieci, przy maksymalnej sile hamowania elektrodynamicznego, jeśli dotyczy:

17. UKŁAD JAZDY AUTONOMICZNEJ LUB DODATKOWY UKŁAD MAGAZYNUJĄCY ENERGIĘ, jeśli dotyczy

17.1. Źródło zasilania dla jazdy autonomicznej, jeśli dotyczy: bateria akumulatorów/bateria kondensatorów/bateria akumulatorów i kondensatorów/agregat prądowtórca napędzany silnikiem spalinowym¹⁾

17.1.1. Przeznaczenie układu jazdy autonomicznej: regularna obsługa pasażerska/obsługa pasażerska w sytuacjach awaryjnych/jazda awaryjna lub manewrowa na bardzo krótkim dystansie¹⁾

17.2. Bateria akumulatorów trakcyjnych, jeśli dotyczy:

17.2.1. rodzaj akumulatorów:

17.2.2. pojemność: Ah

17.2.3. napięcie: V

17.2.4. masa: kg

17.2.5. miejsce zamontowania:

17.2.6. sposób wentylacji:

17.2.7. zabezpieczenie nadmiarowe: bezpieczniki/bezpieczniki i wyłącznik¹⁾

17.2.8. zabezpieczenie przed przegrzaniem (jeśli dotyczy):

17.2.9. zabezpieczenie od zbyt wysokiego poziomu napięcia na ogniwach:

17.2.10. wytrzymałość napięciowa izolacji podstawy, na której są zamontowane baterie względem masy trolejbusu: kV (50 Hz, 60 s).

17.3. Bateria kondensatorów trakcyjnych, jeśli dotyczy:

17.3.1. producent:

17.3.2. typ:

17.3.3. rodzaj kondensatorów:

17.3.4. pojemność baterii kondensatorów:..... F

17.3.5. maksymalne napięcie pracy pojedynczej baterii kondensatorów: V

17.3.6. maksymalny roboczy prąd: ładowania/rozładowania baterii kondensatorów:/..... A

17.3.7. maksymalny dopuszczalny chwilowy prąd: ładowania/rozładowania baterii kondensatorów:/..... A

17.3.8. liczba zastosowanych baterii kondensatorów:

17.3.9. pojemność wypadkowa baterii kondensatorów: F

17.3.10. masa: kg

17.3.11. bateria kondensatorów wykorzystywana: tylko w czasie jazdy autonomicznej/tylko podczas jazdy sieciowej/dla jazdy autonomicznej i jako wspomagająca podczas jazdy sieciowej¹⁾

17.3.12. miejsce zamontowania:

17.3.13. sposób wentylacji:

17.3.14. zabezpieczenie nadmiarowe kondensatorów: bezpieczniki/ bezpieczniki i wyłącznik¹⁾

17.3.15. zabezpieczenie od zbyt wysokiego poziomu napięcia:

17.3.16. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym kondensatorów i obudową baterii kondensatorów (I-stopień): kV (50 Hz, 60 s)

17.3.17. wytrzymałość izolacji pomiędzy obudową baterii kondensatorów i masą trolejbusu (II-stopień) kV (50 Hz, 60 s)

17.4. Przekształtnik separujący i ładujący baterię akumulatorów:

17.4.1. producent:

17.4.2. typ:

17.4.3. moc nominalna: kVA

17.4.4. rodzaj zastosowanych elementów półprzewodnikowych sterowanych:

17.4.5. częstotliwość impulsowania elementów półprzewodnikowych sterowanych: Hz.

17.4.6. maksymalny prąd ładowania baterii: A

17.4.7. zakres napięcia na wejściu podczas ładowania baterii: V

17.4.8. zakres napięcia na wyjściu podczas ładowania baterii: V

17.4.9. miejsce zamontowania:

17.4.10. sposób chłodzenia:

17.4.11. wytrzymałość izolacji pomiędzy obwodami sieciowymi a obudową (ramą montażową) przekształtnika przy zaciskach przeznaczonych do współpracy z baterią trakcyjną zwartych do obudowy (I-stopień): kV (50 Hz, 60 s).

17.4.12. wytrzymałość izolacji pomiędzy ramą montażową lub obudową przekształtnika i masą trolejbusu (II-stopień): kV (50 Hz, 60 s).

17.5. Przekształtnik współpracujący z baterią kondensatorów trakcyjnych, jeśli dotyczy:

17.5.1. producent:

17.5.2. typ:

17.5.3. moc nominalna: kVA

17.5.4. funkcja przekształtnika: kontrola prądu i napięcia ładowania/prądu rozładowania/podwyższanie napięcia przy rozładowaniu¹⁾

17.5.5. rodzaj zastosowanych elementów półprzewodnikowych sterowanych:

17.5.6. częstotliwość impulsowania elementów półprzewodnikowych sterowanych: Hz.

17.5.7. maksymalny prąd podczas ładowania baterii kondensatorów: A

17.5.8. maksymalny prąd podczas rozładowania baterii kondensatorów, jeśli dotyczy: A

- 17.5.9. maksymalne napięcie ładowania kondensatorów: V
- 17.5.10. miejsce zamontowania:
- 17.5.11. sposób chłodzenia:
- 17.5.12. wytrzymałość izolacji pomiędzy obwodami sieciowymi a ramą montażową lub obudową przekształtnika: kV (50 Hz, 60 s).
- 17.5.13. wytrzymałość izolacji pomiędzy ramą montażową lub obudową przekształtnika i masą trolejbusu: kV (50 Hz, 60 s).
- 17.6. Agregat prądowórczy napędzany silnikiem spalinowym, jeśli dotyczy:
 - 17.6.1. producent:
 - 17.6.2. typ:
 - 17.6.3. miejsce zainstalowania:
 - 17.6.4. silnik spalinowy:
 - 17.6.4.1. producent:
 - 17.6.4.2. typ:
 - 17.6.4.3. rodzaj silnika spalinowego: czterosuwowy benzynowy/czterosuwowy wysokoprężny¹⁾
 - 17.6.4.4. pojemność skokowa: cm³
 - 17.6.4.5. liczba i układ cylindrów:
 - 17.6.4.6. moc maksymalna: kW
 - 17.6.4.7. prędkość obrotowa odpowiadająca mocy maksymalnej: obr./min
 - 17.6.4.8. maksymalny moment obrotowy: Nm
 - 17.6.4.9. prędkość obrotowa odpowiadająca maksymalnemu momentowi obrotowemu: obr./min
 - 17.6.4.10. sposób chłodzenia: cieczą/powietrzem¹⁾
 - 17.6.4.11. norma emisji spalin:
 - 17.6.5. Zbiornik paliwa
 - 17.6.5.1. producent:
 - 17.6.5.2. typ:
 - 17.6.5.3. pojemność zbiornika paliwa:
 - 17.6.5.4. miejsce zainstalowania zbiornika paliwa:
 - 17.6.5.5. numer homologacji typu:
 - 17.6.6. Generator:
 - 17.6.6.1. producent:
 - 17.6.6.2. typ:
 - 17.6.6.3. rodzaj:
 - 17.6.6.4. moc nominalna: kVA
 - 17.6.6.5. napięcie nominalne: V
 - 17.6.6.6. obroty nominalne: obr./min
 - 17.6.6.7. obroty maksymalne: obr./min

- 17.6.6.8. moc maksymalna: kVA dostępna w czasie określonym przez producenta
- 17.6.6.9. sposób regulacji napięcia:
- 17.6.6.10. zakres regulacji napięcia na wyjściu: V
- 17.6.6.11. wytrzymałość izolacji uzwojenie-korpus generatora: kV (50 Hz, 60 s)
- 17.6.6.12. sposób chłodzenia:
- 17.6.7. poziom dźwięku A podczas postoju przy włączonym agregacie: dB
- 17.7. Bezpieczniki obwodów zasilania jazdy autonomicznej, jeśli dotyczy:
- 17.7.1. producent:
- 17.7.2. typ:
- 17.7.3. rodzaj:
- 17.7.4. napięcie nominalne: V
- 17.7.5. prąd nominalny: A
- 17.8. Wyłącznik (wyłączniki) układu zasilania jazdy autonomicznej, jeśli dotyczy:
- 17.8.1. producent:
- 17.8.2. typ:
- 17.8.3. rodzaj:
- 17.8.4. miejsce zainstalowania wyłącznika (-ów):
- 17.8.5. funkcja: odłączanie układu autonomicznego/odłączanie i ochrona nadmiarowa obwodu autonomicznego¹⁾
- 17.8.6. napięcie nominalne: V
- 17.8.7. prąd nominalny: A
- 17.8.8. zwarciova znamionowa zdolność wyłączenia, jeśli dotyczy: A
- 17.8.9. napięcie sterujące: V
- 17.8.10. rodzaj sterowania:
- 17.8.11. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i instalacją sterującą: kV (50 Hz, 60 s)
- 17.8.12. wytrzymałość izolacji pomiędzy torem prądowym wyłącznika i podstawą lub obudową: kV (50 Hz, 60 s)
- 17.9. Parametry trakcyjne:
- 17.9.1. Prędkość maksymalna trolejbusu pustego: km/h
- 17.9.2. Średnie przyspieszenie trolejbusu pustego do 30 km/h: m/s²
- 17.9.3. Średnie deklarowane opóźnienie hamowania hamulcem elektrodynamicznym trolejbusu pustego z prędkości 30 km/h: m/s² (w sytuacji gdy trolejbus podczas jazdy autonomicznej nie osiąga prędkości maksymalnej 30 km/h, pomiar przyspieszenia i opóźnienia hamowania elektrodynamicznego należy wykonać odpowiednio do uzyskanej prędkości i z możliwej do uzyskania prędkości, bliskiej prędkości maksymalnej).
- 17.9.4. Zasięg orientacyjny w ruchu miejskim: km

¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

²⁾ Wszystkie wymiary odnoszą się do powierzchni jezdni.

Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności produkcji

1. Kontrola zgodności produkcji, o której mowa w art. 52 ustawy, zwana dalej "kontrolą", przeprowadzana przez Dyrektora TDT, składa się z dwóch etapów:

- 1) oceny wstępnej;
- 2) weryfikacji przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność produkcji pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, zwanych dalej "wyrobami", z typem objętym świadectwem homologacji.

2. W ramach oceny wstępnej Dyrektor TDT sprawdza istnienie u producenta systemu zarządzania jakością.

2.1. Przy określaniu zakresu oceny wstępnej Dyrektor TDT uwzględnia:

- 1) dokumentację producenta potwierdzającą zgodność ze zharmonizowaną normą ISO 9001 lub z równoważną zharmonizowaną normą, która spełnia ogólne wymagania oceny wstępnej;
- 2) dokumentację producenta pojazdu w zakresie przeprowadzonej przez niego oceny systemu zarządzania jakością u producenta wyrobów, zgodnie z co najmniej jedną specyfikacją przemysłową, spełniającą wymagania normy, o której mowa w ppkt 1.

2.2. Przy uwzględnianiu przez Dyrektora TDT, na potrzeby oceny wstępnej, dokumentacji przedstawionej przez producenta według normy, o której mowa w pkt 2.1 ppkt 1, w toku kontroli Dyrektor TDT ustala z producentem sposób informowania o wszelkich zmianach zakresu i terminów ważności tej dokumentacji.

2.3. Ocena wstępna przeprowadzana przed wydaniem świadectwa homologacji w odniesieniu do typu pojazdu nie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny wstępnej, przeprowadzonej na potrzeby wydania świadectwa homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części, montowanych w tym typie pojazdu. W takim przypadku zakres oceny wstępnej powinien obejmować zakłady produkcyjne producenta pojazdu i działania związane z montażem całego pojazdu, które nie były objęte zakresem ocen wstępnych przeprowadzonych przed wydaniem świadectwa homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części tego typu pojazdu.

3. W ramach weryfikacji wprowadzonych przez producenta przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność produkcji wyrobów z typem objętym świadectwem homologacji Dyrektor TDT:

1) sprawdza u producenta:

a) sposób funkcjonowania procesu produkcyjnego wyrobów, w szczególności:

- planowanie produkcji,
- prowadzenie i przechowywanie dokumentacji produkcyjnej,
- nadzorowanie poszczególnych etapów procesu produkcyjnego,
- przechowywanie i transport wyrobów gotowych,

b) sposób działania systemu dostawy wyrobów, w szczególności:

- istnienie systemu oceny dostawców,
- magazynowanie i kontrolę dostaw,

- stosowanie oznaczeń wyrobów na potrzeby skutecznej i terminowej dostawy,
 - procedury reklamacji wyrobów,
- c) istnienie systemu badań i kontroli wewnętrznych produkowanych wyrobów, w szczególności zapewnienie:
- sprawdzenia zgodności kompletacji pojazdu z danymi zawartymi w świadectwie homologacji typu,
 - dostępu do wyposażenia badawczo-rozwojowego i kontrolnego, w tym sposób identyfikacji i sprawdzania tego wyposażenia,
 - dokumentowania i udostępniania wyników badań i kontroli wewnętrznych wyrobów, między innymi poprzez plany kontroli,
 - prowadzenia analizy wyników badań i kontroli wewnętrznych pod kątem sprawdzania i zapewnienia przez producenta zachowania na takim samym poziomie produkcji wyrobów, z jednoczesnym uwzględnianiem postępu w obszarze technicznym i produkcji przemysłowej,
 - skutecznego procesu eliminowania niezgodności stwierdzonych w wyniku badań i kontroli wewnętrznych,
 - skutecznego procesu eliminowania i wycofywania z produkcji wyrobów wadliwych, w tym stosowania oznaczeń takich wyrobów;
- 2) ustala z producentem okres przechowywania wyników badań i kontroli wewnętrznych wyrobów przeprowadzanych przez tego producenta.
4. Dyrektor TDT uzgadnia termin kontroli z podmiotem podlegającym kontroli, zwanym dalej "kontrolowanym".
5. Dyrektor TDT, nie później niż w terminie 14 dni przed terminem przystąpienia do czynności kontrolnych, powiadamia kontrolowanego w szczególności o:
- 1) zakresie kontroli;
 - 2) przewidywanym czasie trwania kontroli.
6. Kontrole przeprowadza się w obecności przedstawiciela kontrolowanego.
7. Po przeprowadzeniu kontroli Dyrektor TDT sporządza protokół, który zawiera:
- 1) nazwę i siedzibę kontrolowanego;
 - 2) datę przeprowadzenia kontroli;
 - 3) wykaz przedstawicieli kontrolowanego, zawierający ich dane osobowe: imię, nazwisko oraz zajmowane stanowisko;
 - 4) dane osobowe osób przeprowadzających kontrolę: imię, nazwisko oraz zajmowane stanowisko;
 - 5) wykaz skontrolowanych dokumentów, procedur, procesów produkcyjnych, obiektów, pomieszczeń lub wyposażenia;
 - 6) opis spostrzeżeń;
 - 7) stwierdzone niezgodności;
 - 8) proponowane przez kontrolowanego działania zapobiegawcze lub korygujące;
 - 9) termin wdrożenia działań zapobiegawczych lub korygujących oraz ich sprawdzenia;
 - 10) załączniki z podaniem nazwy każdego z nich, zawierające pisemne oświadczenia, wyjaśnienia, obliczenia i inne dokumenty przekazane przez kontrolowanego;

11) datę i miejsce sporządzenia protokołu, podpisy osób przeprowadzających kontrolę oraz kontrolowanego.

8. Protokół sporządza się w trzech egzemplarzach, z czego:

- 1) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla kontrolowanego;
- 2) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla Dyrektora TDT;
- 3) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla służby technicznej w ramach prowadzonej przez nią dokumentacji homologacyjnej.

WZÓR

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI

Maksymalny format: A4 (210 x 297 mm) lub złożone do tego formatu

(pieczęć firmowa lub nagłówek)

Ja niżej podpisany(na),

.....

.

(nazwisko i imię)

zaświadczam, że tramwaj:

0.1. Marka:

0.2. Typ:.....

Wariant³⁾:

Wersja³⁾:

0.3. Oznaczenie handlowe:

0.4. Nazwa i adres producenta:

0.5. Rodzaj tramwaju:

0.6. Rodzaj nadwozia:

0.7. Miejsca mocowań tabliczek znamionowych:

0.7.1. nadwozie:

Numer rozpoznawczy tramwaju:

0.8. Położenie numeru rozpoznawczego tramwaju:

0.13. Ograniczenia⁴⁾:

1.12. Masa własna tramwaju: kg

1.13. Maksymalna masa całkowita tramwaju dla dopuszczalnej liczby miejsc lub ładowności:
..... kg

1.14. Maksymalny nacisk poszczególnych osi na tor dla dopuszczalnej liczby miejsc lub
ładowności: kN

2.6. Rodzaj napędu: zasilany z sieci trakcyjnej/zasilany z sieci trakcyjnej z układem jazdy
autonomicznej/zasilany z sieci trakcyjnej z układem jazdy autonomicznej
manewrowej/autonomiczny⁵⁾

8.12. Dopuszczalna liczba miejsc ogółem lub ładowność:

8.13.2. Liczba miejsc do siedzenia dla pasażerów³⁾:

12.1. Napięcie znamionowe zasilania: V

odpowiada typowi opisanemu w świadectwie homologacji nr z dnia

.....
(miejsowość) (data)

.....
(podpis) (stanowisko)

1) Świadectwa zgodności powinny być wystawione na papierze z zabezpieczeniem w postaci przynajmniej kolorowej grafiki lub znaku wodnego odpowiadającego znakowi identyfikującemu producenta.

2) Na pierwszej stronie wtórnika świadectwa zgodności należy dopisać słowo "wtórnik".

3) Wypełnić, jeśli dotyczy.

4) Wypełnić, jeśli występują ograniczenia w użytkowaniu tramwaju lub gdy przedmiot wyposażenia lub część tramwaju spełnia swoje zadanie tylko w połączeniu z innymi częściami tramwaju.

5) Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI

Maksymalny format: A4 (210 x 297 mm) lub złożone do tego formatu
(pieczęć firmowa lub nagłówek)

Ja niżej podpisany(na),

.....

(nazwisko i imię)

zaświadczam, że trolejbus:

0.1. Marka:

0.2. Typ:.....

Wariant³⁾:

Wersja³⁾:

0.3. Oznaczenie handlowe:

0.4. Nazwa i adres producenta:

0.5. Rodzaj nadwozia:

0.6. Miejsca mocowań tabliczek i oznaczeń dotyczących wyposażenia elektrycznego:

0.6.1. nadwozie:

Numer identyfikacyjny pojazdu:

0.7. Położenie numeru identyfikacyjnego:

0.10. Ograniczenia⁴⁾:

1.1. Masa własna: kg

1.2. Dopuszczalna masa całkowita: kg

1.4. Liczba miejsc do siedzenia dla pasażerów:

1.5. Nominalna liczba miejsc:

1.6. Naciski poszczególnych osi przy dopuszczalnej ładowności: kN

2.6. Napięcie nominalne sieciowe zasilania: V

2.10. Układ jazdy autonomicznej: tak/nie⁵⁾

17.1. Źródło zasilania dla jazdy autonomicznej (jeśli dotyczy): bateria akumulatorów/bateria kondensatorów/bateria akumulatorów i kondensatorów/agregat prądotwórczy napędzany silnikiem spalinowym⁵⁾

odpowiada typowi opisanemu w świadectwie homologacji nr z dnia

.....

(miejscowość) (data)

.....

(podpis) (stanowisko)

-
- 1) Świadczenia zgodności powinny być wystawione na papierze z zabezpieczeniem w postaci przynajmniej kolorowej grafiki lub znaku wodnego, odpowiadającego znakowi identyfikującemu producenta.
 - 2) Na pierwszej stronie wtórnika świadectwa zgodności wyrażenie należy dopisać słowo "wtórnik".
 - 3) Wypełnić, jeśli dotyczy.
 - 4) Wypełnić, jeśli występują ograniczenia w użytkowaniu trolejbusu lub gdy przedmiot wyposażenia lub część trolejbusu spełnia swoje zadanie tylko w połączeniu z innymi częściami trolejbusu.
 - 5) Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

WNIOSEK O WYDANIE ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI TYPU POJAZDU

.....
(miejsowość, data)

.....
(nazwa i adres producenta)

.....
(organ właściwy do wydania świadectwa homologacji typu)

Wnioskuje o wydanie/zmianę^{*)} świadectwa homologacji typu:

- tramwaju^{*)}
- trolejbusu^{*)}

1. Numer sprawozdania z badań homologacyjnych

.....
2. Typ pojazdu

.....
3. Nazwa i adres producenta

Załączniki:

1. Pakiet informacyjny zawierający:

- 1) spis treści pakietu informacyjnego;
- 2) folder informacyjny zawierający:

a) dokument informacyjny sporządzony według wzoru określonego odpowiednio w załączniku nr 6 albo 7 do niniejszego rozporządzenia^{**)},

b) dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu^{**)},

c) kopie świadectw homologacji typu ONZ^{**)};

3) sprawozdanie z badań homologacyjnych wydane przez służbę techniczną^{**)}.

2. Kopia dowodu wniesienia opłaty za wydanie albo zmianę świadectwa homologacji typu.

3. Oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

4. Wykaz osób upoważnionych do podpisywania:

1) świadectw zgodności^{**)},

2) oświadczeń o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu^{**)}

- zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.
5. Deklaracja o sposobie i metodach zapewnienia zgodności produkcji pojazdu z typem podlegającym procedurze homologacji**).

.....

(czytelny podpis producenta)

*) Niepotrzebne skreślić.

**) O ile są wymagane.

WZÓR

**Oświadczenie o wpisaniu do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności
Gospodarczej lub do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego**

Oświadczam, że jestem wpisany do:

- Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej^{*)}

- rejestru przedsiębiorców w Krajowego Rejestru Sądowego^{*)}

pod numerem:

.....

(czytelny podpis producenta)

^{*)} Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

Wykaz osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności

imię i nazwisko	stanowisko	wzór podpisu

.....
(czytelny podpis producenta)

UZASADNIENIE

1. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu.

Rozporządzenie w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 maja 2013 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów (Dz. U. z 2015 r. poz. 38), które utraci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Funkcjonująca procedura homologacji typu trolejbusów wskazana w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) obejmowała wymagania wynikające z nieobowiązujących już przepisów unijnych.

Rozporządzenie w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów stanowi realizację art. 55 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz ustanawia system homologacji względem tramwajów i trolejbusów.

2. Wykazanie różnic między dotychczasowym, a proponowanym stanem prawnym.

Rozporządzenie w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów obejmuje rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego zezwolenia.

3. Charakterystyka i ocena przewidywanych, związanych z wejściem w życie aktu skutków prawnych, w tym w szczególności dotyczących ograniczenia uznaniowości i uproszczenia stosowanych procedur.

Rozporządzenie w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów realizuje wymagania wskazane w przepisach unijnych wdrażanych do przepisów krajowych w projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Wymagania te nie wykraczają poza obowiązujące przepisy unijne i nie niosą za sobą żadnych dodatkowych skutków ani natury ekonomicznej ani administracyjnej. Homologacja typu tramwajów i trolejbusów może być bowiem realizowana jedynie w trybie określonym w przepisach krajowych, w każdym państwie członkowskim może być ustanawiana na innych zasadach.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl , tel. (022) 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia: 30 listopada 2022 r.</p> <p>Źródło:</p> <ol style="list-style-type: none"> art. 55 ust. 1 projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.)
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów podyktowane jest faktem, iż uchylone zostają obecnie o obowiązujące przepisy dotyczące homologacji zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), a wszelkie kwestie dotyczące homologacji zostają uregulowane w zupełnie nowym akcie prawnym – projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Projekt analizowanego rozporządzenia stanowi tym samym realizację zawartego w art. 55 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia obowiązku ustawowego ciążącego na ministrze właściwym do spraw transportu polegającym na określeniu procedury homologacji typu tramwajów i trolejbusów .

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

Z uwagi na uchylanie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określania homologacji typu tramwajów i trolejbusów zawartego w ww. ustawie – Prawo o ruchu drogowym i określenie przez ustawodawcę nowej podstawy prawnej w nowym akcie prawnym rangi ustawowej, zostaje wydanie nowe rozporządzenie w oparciu o wspomnianą nową podstawę prawną (art. 55 nowoprojektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia). Nowe rozporządzenie w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 maja 2013 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów (Dz. U. z 2015 r. poz. 38) i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego wyznaczenia.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu nie wymagają dodatkowych interwencji i mają na celu jedynie dostosowanie podstawy prawnej udzielanych wyznaczeni służb technicznych, którą są obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw).

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

Państwa członkowskie UE dokonują zmian w prawodawstwie krajowym w celu zapewnienia stosowania aktów unijnego prawa pochodnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organ udzielający homologacji – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	TDT obecnie zatrudnia personel zajmujący się procedurami homologacji typu tramwajów i trolejbusów, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. W ramach tej procedury, posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków.
Producenci pojazdów	Okolo 160 podmiotów	TDT	Projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych rozwiązań proceduralnych i nie przewiduje wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia w wyniku projektowanych przepisów, gdyż te przepisy są zbieżne z przepisami obowiązującymi. Rozporządzenie 2018/858 nie będzie miało zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty

			<p>prowadzące działalność w zakresie homologacji we wszystkich państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto, regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności poprzez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego, projektowana procedura bowiem może mieć charakter jedynie krajowy i w takim trybie będzie realizowana na podstawie projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia oraz rozporządzenia w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów.</p>
<p>Producenci przedmiotów wyposażenia i części pojazdu</p>	<p>Około 200 podmiotów</p>	<p>TDT</p>	<p>Jw.</p>

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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
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. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach
16. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
17. Związek Pracodawców Motoryzacji
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
20. Związek Dealerów Samochodów
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
23. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.
24. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
25. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
26. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
27. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
28. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
29. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o., z siedzibą w Kobyłce
30. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie
31. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
32. Rada Dialogu Społecznego
33. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
34. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
35. Business Centre Club
36. Konfederacja Lewiatan
37. Pracodawcy RP
38. Federacja Przedsiębiorców Polskich
39. Związek Rzemiosła Polskiego

40. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”
41. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych - Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych z siedzibą w Krakowie (ul. Cementowa 8, 31-983 Kraków) - Zakład Technologii Szkła (ul. Lipowa 3, 30-702 Kraków)
42. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej, z siedzibą w Kielcach
43. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Techniki Świetlnej, z siedzibą w Kielcach
44. Politechnika Śląska – Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej, Katowice
45. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL” Sp. z o.o., z siedzibą w Poznaniu
46. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”, z siedzibą w Poznaniu
47. AUTO LAND R.T. Zduniewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła, z siedzibą w Krakowie
48. Laboratorium Badań Homologacyjnych Agata Miroń, z siedzibą w Sokółce
49. SYLKOM Sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Wielkopolskim
50. CARTEST Sp. z o.o.
51. Koalicja na Rzecz Autogazu - Związek Pracodawców
52. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
53. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych
54. Stowarzyszenie Producentów i Dystrybutorów Felg Aluminiowych i Stalowych
55. Polska Izba Motoryzacji.

Termin na zgłaszanie uwag będzie wynosił 30 dni.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy zostanie opublikowany na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z 2021 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W przypadku sporządzonych kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT w każdej z procedur, opłaty pokrywają wszystkie koszty wykonania czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach procedur, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.</p> <p>Przedmiotowe rozporządzenie nie wywołuje skutków w sektorze finansów publicznych w odniesieniu do aktualnego stanu prawnego.</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)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	Właściciele i posiadacze pojazdów (duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw)	0	0	0	0	0	0	0
	Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowe rozporządzenie nie wpłynie w żaden sposób na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

- tak
 nie
 nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Wpływ neutralny.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji
oraz wzorów dokumentów z tym związanych²⁾**

Na podstawie art. 56 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do procedury końcowej partii produkcji;
- 2) wzory dokumentów związanych z procedurą końcowej partii produkcji.

§ 2. 1. Maksymalna liczba pojazdów kompletnych i skompletowanych jednego lub więcej typów pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji nie może przekraczać w przypadku pojazdów kategorii:

- 1) M₁ - 10%,
- 2) M₂, M₃, N, O - 30%

- pojazdów wszystkich tych typów wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ciągu 12 miesięcy przed dniem wygaśnięcia świadectwa homologacji typu WE/UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. U. L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4);
- 3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).

2. Jeżeli liczba odpowiadająca odpowiednio 10% albo 30%, o których mowa w ust. 1, jest mniejsza niż 100, maksymalna liczba pojazdów kompletnych i skompletowanych jednego lub więcej typów pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji nie może przekraczać 100 pojazdów.

§ 3. 1. W przypadku pojazdów kategorii T, C, R oraz S maksymalna liczba pojazdów jednego lub więcej typów pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji nie może przekraczać 10% pojazdów wszystkich tych typów wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ciągu 24 miesięcy przed dniem wygaśnięcia świadectwa homologacji typu WE/UE pojazdu albo świadectwa homologacji typu pojazdu.

2. Maksymalna liczba pojazdów, o której mowa w ust. 1, nie może być mniejsza niż 20.

§ 4. 1. W przypadku pojazdów kategorii L maksymalna liczba pojazdów jednego lub więcej typów pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji nie może przekraczać 10% pojazdów wszystkich tych typów wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ciągu 12 miesięcy przed dniem wygaśnięcia świadectwa homologacji typu WE/UE pojazdu.

2. Jeżeli liczba odpowiadająca 10%, o których mowa w ust. 1, jest mniejsza niż 100, maksymalna liczba pojazdów jednego lub więcej typów pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji nie może przekraczać 100 pojazdów.

§ 5. 1. Wzór wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji określa załącznik nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

2. Wzór wykazu numerów VIN pojazdów objętych wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji określa załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

3. Wzór oświadczenia producenta o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, określa załącznik nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

4. Wzór wykazu osób upoważnionych do podpisywania oświadczenia producenta o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji określa załącznik nr 4 do niniejszego rozporządzenia.

5. Wzór oświadczenia producenta o posiadaniu dla pojazdu objętego wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji świadectwa zgodności WE albo świadectwa zgodności określa załącznik nr 5 do niniejszego rozporządzenia.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 389), które traci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ... 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(Dz. U. poz.)

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1	Wzór wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji
Załącznik nr 2	Wzór wykazu numerów VIN pojazdów objętych wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji
Załącznik nr 3	Wzór oświadczenia o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji
Załącznik nr 4	Wzór wykazu osób upoważnionych do podpisywania oświadczenia producenta o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji
Załącznik nr 5	Wzór oświadczenia o posiadaniu dla pojazdu objętego wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji świadectwa zgodności WE/świadectwa zgodności

WZÓR

**WNIOSEK O WYDANIE ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO RUCHU
DROGOWEGO POJAZDU Z KOŃCOWEJ PARTII PRODUKCJI**

.....

(miejsowość, data)

.....

(organ właściwy do wydania zezwolenia)

.....

(nazwa i adres producenta)

Wnoszę o wydanie, zgodnie z art. 45 ust. 2 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.), zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji według poniższej specyfikacji:

Kategoria pojazdu

Stopień kompletacji pojazdu*)

Nr świadectwa homologacji typu WE pojazdu/UE pojazdu/typu pojazdu**)	Typ pojazdu	Liczba wnioskowanych pojazdów
xxxx	xxx	xx
yyyy	yyy	yy
suma xyxy		

Przyczyny techniczne lub ekonomiczne powodujące niespełnienie przez pojazd nowych wymagań technicznych:

.....
.....

Jednocześnie informuję, że wprowadziłem do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ciągu miesięcy poprzedzających datę wygaśnięcia świadectwa homologacji typu WE pojazdu/UE pojazdu/świadectwa homologacji typu pojazdu**) sztuk pojazdów kategorii, typu/typów**) objętego/objętymi**) świadectwem/świadectwami**) wskazanym/wskazanymi**) w powyższej tabeli**).

Liczba pojazdów, dla których wnoszę o wydanie zezwolenia, wynosi i nie przekracza kryterium ilościowego (..... %) określonego w § 1/§ 2/§ 3**) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2023 r. w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz.).

.....

(czytelny podpis producenta)

*) Należy wskazać odpowiednią kategorię pojazdów oraz stopień ich kompletacji (kompletny, skompletowany).

**) Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

**Wykaz numerów VIN pojazdów
objętych wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie
do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji**

Lp.	Typ	Oznaczenie handlowe	Nr VIN	Nr świadectwa homologacji typu WE pojazdu/UE pojazdu/typu pojazdu^{*)}
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
...				

.....
(czytelny podpis producenta)

^{*)} Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

OŚWIADCZENIE
o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego
pojazdu z końcowej partii produkcji

Oświadczam, że pojazd marki, typ, numer VIN, jest objęty zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, wydanym w drodze decyzji administracyjnej z dnia, nr decyzji, która wygasa z dniem

.....
(miejsowość) (data)

.....
(czytelny podpis producenta)

WZÓR

**Wykaz osób upoważnionych do podpisywania oświadczenia producenta
o objęciu pojazdu zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu drogowego
pojazdu z końcowej partii produkcji**

Imię i nazwisko	Zajmowane stanowisko	Wzór podpisu

.....
(czytelny podpis producenta)

WZÓR

OŚWIADCZENIE

o posiadaniu dla pojazdu objętego wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji świadectwa zgodności WE/świadectwa zgodności^{*)}

Oświadczam, że posiadam dla pojazdów ujętych w wykazie numerów VIN świadectwo zgodności WE/świadectwo zgodności^{*)}, wystawione w okresie ważności świadectwa homologacji typu WE pojazdu/świadectwa homologacji typu pojazdu^{*)}, wskazanego w tym wykazie.

.....

(czytelny podpis producenta)

^{*)} Niepotrzebne skreślić.

UZASADNIENIE

1. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu.

Projektowane rozporządzenie w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 389), które utraci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Funkcjonująca procedura wydania zezwolenia na dopuszczenie do ruchu pojazdów z końcowej partii produkcji wskazana w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) obejmowała wymagania wynikające z nieobowiązujących już przepisów unijnych:

1. dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG,
2. dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG,
3. dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Projektowane rozporządzenie w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych stanowi realizację art. 56 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz realizuje obowiązek transpozycji do krajowego prawodawstwa wymagań określonych w następujących unijnych aktach prawnych:

1. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.);
2. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.);
3. rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, z późn. zm.).

2. Wykazanie różnic między dotychczasowym a proponowanym stanem prawnym.

Projektowane rozporządzenie w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra

Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 389) i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego zezwolenia.

3. Charakterystyka i ocena przewidywanych, związanych z wejściem w życie aktu skutków prawnych, w tym w szczególności dotyczących ograniczenia uznaniowości i uproszczenia stosowanych procedur.

Projektowane rozporządzenie w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych realizuje wymagania wskazane w przepisach unijnych wdrażanych do przepisów krajowych w projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Wymagania te nie wykraczają poza obowiązujące przepisy unijne i nie niosą za sobą żadnych dodatkowych skutków ani natury ekonomicznej ani administracyjnej. Z uwagi na fakt, iż przepisy unijne ograniczają możliwość rejestracji pojazdu objętego zezwoleniem na dopuszczenie do ruchu pojazdów z końcowej partii produkcji do kraju, w którym zostało takie zezwolenie wydane, to projektowane przepisy rozporządzenia nie stanowią ograniczenia uznaniowości wydawanych dokumentów. Ograniczenia te wynikają jedynie z obowiązujących przepisów unijnych.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl , tel. (022) 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia: 30 listopada 2022 r.</p> <p>Źródło:</p> <ol style="list-style-type: none">1. art. 56 projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.),3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.),4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.),
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych podyktowane jest faktem, iż uchylone zostają obecnie obowiązujące przepisy dotyczące homologacji zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), a wszelkie kwestie dotyczące homologacji zostają uregulowane w zupełnie nowym akcie prawnym – projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Projekt analizowanego rozporządzenia stanowi tym samym realizację zawartego w art. 56 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia obowiązku ustawowego ciążącego na ministrze właściwym do spraw transportu polegającym na określaniu sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych.

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

Z uwagi na uchylanie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określania sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych zawartego w ww. ustawie – Prawo o ruchu drogowym i określenie przez ustawodawcę nowej podstawy prawnej w nowym akcie prawnym rangi ustawowej, zostaje wydanie nowe rozporządzenie w oparciu o wspomnianą nową podstawę prawną (art. 56 nowoprojektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia). Nowe rozporządzenie w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 marca 2013 r. w sprawie sposobu ustalenia liczby pojazdów zaliczanych do końcowej partii produkcji oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 389) i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego zezwolenia.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu nie wymagają dodatkowych interwencji i mają na celu jedynie dostosowanie podstawy prawnej wydawanych zezwoleń na dopuszczenie do ruchu pojazdów z końcowej partii produkcji, którą są obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw).

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

Państwa członkowskie UE dokonują zmian w prawodawstwie krajowym w celu zapewnienia stosowania aktów unijnego prawa pochodnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organ udzielający homologacji – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	TDT obecnie zatrudnia personel zajmujący się wydawaniem zezwoleń na dopuszczenie do ruchu pojazdów z końcowej partii produkcji, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. W ramach procedury dopuszczenia pojazdów z końcowej partii produkcji dochodzi konieczność weryfikacji dat wydania świadectw zgodności w przypadku pojazdów kategorii L w trybie przewidzianym przez art. 44a rozporządzenia 168/2013, jednakże posiadany personel jest w tym zakresie wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków.
Producenci pojazdów	Okolo 160 podmiotów	TDT	Projekt rozporządzenia dostosowuje istniejący system homologacji do obowiązujących procedur unijnych, co w konsekwencji pozwoli na usunięcie utrudnień dla polskich przedsiębiorców w funkcjonowaniu na rynku unijnym. Nie przewiduje się wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia w wyniku projektowanych przepisów, gdyż te przepisy są zbieżne z przepisami obowiązującymi. Rozporządzenie 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz Porozumienie z 1958 r. nie będzie miało zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty prowadzące działalność w zakresie homologacji we wszystkich państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto, regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności poprzez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnątrzunijnego i zagranicznego.

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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
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. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach
16. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
17. Związek Pracodawców Motoryzacji
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych
20. Związek Dealerów Samochodów

JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W przypadku sporządzonych kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT w każdej z procedur, opłaty pokrywają wszystkie koszty wykonania czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach procedur, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.</p> <p>Przedmiotowe rozporządzenie nie wywołuje skutków w sektorze finansów publicznych w odniesieniu do aktualnego stanu prawnego.</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)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	Właściciele i posiadacze pojazdów (duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw)	0	0	0	0	0	0	0				
	Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze											

Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowe rozporządzenie nie wpłynie w żaden sposób na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegółowo w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
9. Wpływ na rynek pracy		
Wpływ neutralny.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem²⁾

Na podstawie art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.....) zarządza się, co następuje:

§ 1.Rozporządzenie określa:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 2) szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służby technicznej w procedurze homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 3) zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 4) wzory dokumentów związanych z homologacją dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 5) sposób numeracji świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 6) wzór tabliczki informacyjnej umieszczanej przez podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu i wymagania, jakie powinna spełniać ta tabliczka, oraz sposób jej umieszczania.

§ 2.Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.);

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji częściowego wdrożenia:

1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.).

2) Regulaminu nr 115 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji:

I. specjalnych dodatkowych układów zasilania LPG (skroplonym gazem węglowodorowym), które mają być instalowane w pojazdach silnikowych w celu wykorzystywania LPG w ich układzie napędowym,

II. specjalnych dodatkowych układów zasilania CNG (sprężonym gazem ziemnym), które mają być instalowane w pojazdach silnikowych w celu wykorzystywania CNG w ich układzie napędowym.

- 2) regulamin ONZ nr 115 – Regulamin nr 115 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji:
 - I. specjalnych dodatkowych układów zasilania LPG (skroplonym gazem węglowodorowym), które mają być instalowane w pojazdach silnikowych w celu wykorzystywania LPG w ich układzie napędowym,
 - II. specjalnych dodatkowych układów zasilania CNG (sprężonym gazem ziemnym), które mają być instalowane w pojazdach silnikowych w celu wykorzystywania CNG w ich układzie napędowym;
- 3) regulamin ONZ nr 67 – Regulamin nr 67 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące I. Homologacji specjalnego wyposażenia pojazdów kategorii M i N wykorzystujących w układzie napędowym skroplony gaz ropopochodny (LPG); II. Homologacji pojazdów kategorii M i N wyposażonych w specjalny układ wykorzystujący w układach napędowych skroplony gaz ropopochodny w zakresie montażu tego wyposażenia;
- 4) regulamin ONZ nr 110 – Regulamin nr 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji:
 - I. Specjalnych elementów składowych pojazdów silnikowych wykorzystujących w swoim układzie napędowym sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG) II. Pojazdów w odniesieniu do montażu homologowanych specjalnych elementów składowych służących do wykorzystywania w ich układzie napędowym sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG);
- 5) elementy instalacji – części instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, objęte obowiązkiem uzyskania oddzielnych świadectw homologacji typu zgodnie z regulaminem ONZ nr 67 lub nr 110 dla homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, lub regulaminem ONZ nr 115 dla homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, stanowiącymi załączniki do Porozumienia 1958 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) - niezależnie od homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 6) instalator – podmiot dokonujący montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu;
- 7) niezależny zakład montujący – instalator dokonujący montażu dodatkowej instalacji R115;
- 8) wyciąg ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem lub wyciąg ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 – oznacza dokument wydawany przez instalatora, poświadczający zgodność komplekacji w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz będący podstawą do dokonania właściwego wpisu do dokumentu rejestracyjnego;

9) kompletacja – elementy wchodzące w skład instalacji sposobu montażu lub układ posiadający homologację typu na zgodność z regulaminem ONZ nr 115, oznaczany na tabliczce, o której mowa w art. 43 ustawy.

§ 3. Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest określony odpowiednio w załączniku nr 1 i załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 4. 1. W przypadku złożenia wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa montażu dodatkowej instalacji R115 lub świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, o których mowa odpowiednio w art. 2 ust. 1 pkt 18 i 19 ustawy, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej „Dyrektorem TDT”, sprawdza:

- 1) kompletność złożonych dokumentów, zgodnie z wykazem wymaganych dokumentów określonym w art. 32 lub art. 33 ustawy - odpowiednio do wnioskowanego zakresu;
- 2) kompletność informacji zawartych w sprawozdaniu z badania, o którym mowa w art. 34 lub art. 35 ustawy - odpowiednio do wnioskowanego zakresu;
- 3) weryfikację, czy wniosek o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji został podpisany przez instalatora;
- 4) zgodność informacji zawartych we wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji z załączonymi do niego dokumentami;
- 5) prawidłowość przygotowania dokumentu informacyjnego pod kątem zastosowania prawidłowego wzoru, o którym mowa w niniejszym rozporządzeniu;
- 6) weryfikację, czy dokumenty potwierdzające przeprowadzenie badań homologacyjnych:
 - a) zostały wydane przez służbę techniczną,
 - b) zostały podpisane przez kierownika służby technicznej albo osobę przez niego upoważnioną.

2. Przy wydawaniu, zmianie, odmowie wydania albo cofnięciu świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu Dyrektor TDT stosuje wzór świadectwa homologacji określony odpowiednio w załączniku nr 3 i załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia.

3. Świadectwo homologacji, o którym mowa w ust. 1. powinno posiadać numer nadany w sposób określony w załączniku nr 5 lub w załączniku nr 6 do niniejszego rozporządzenia.

§ 5. 1. Służba techniczna przeprowadza badania homologacyjne odpowiednio w zakresie i w sposób określony w załączniku nr 7 lub w załączniku nr 8 do niniejszego rozporządzenia.

2. Po przeprowadzonym badaniu homologacyjnym protokół wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki z tego badania, podpisanym przez kierownika służby technicznej albo osobę przez niego upoważnioną, służba techniczna sporządza w trzech egzemplarzach, z czego:

- 1) jeden egzemplarz jest przechowywany w dokumentacji prowadzonej przez służbę techniczną;

2) dwa egzemplarze wydaje instalatorowi.

§ 6. Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu, o której mowa w art. 52 ustawy, przez Dyrektora TDT lub upoważnioną służbę techniczną określa załącznik nr 9 do niniejszego rozporządzenia.

§ 7. 1. Wzór wyciągu ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest określony w załączniku nr 10 i w załączniku nr 11 do niniejszego rozporządzenia.

2. Wzór:

- 1) wniosków o wydanie świadectwa homologacji dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz wniosku o przeprowadzenie badań homologacyjnych dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu jest określony w załączniku nr 12 do niniejszego rozporządzenia,
- 2) wykazu osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazd jest określony w załączniku nr 13 do niniejszego rozporządzenia,
- 3) deklaracji o sposobie i metodach zapewnienia zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest określony w załączniku nr 14 do niniejszego rozporządzenia,
- 4) wykaz stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest określony w załączniku nr 15 do niniejszego rozporządzenia,
- 5) wykaz zakładów montujących instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem jest określony w załączniku nr 16 do niniejszego rozporządzenia,
- 6) oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego lub odpowiedniego rejestru kraju właściwego dla siedziby podmiotu ubiegającego się o udzielenie homologacji jest określony w załączniku nr 17 do niniejszego rozporządzenia,
- 8) tabliczki informacyjnej, o której mowa w art. 43 ustawy jest określony w załączniku nr 18 do niniejszego rozporządzenia.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz. U. z 2014 r. poz. 1813), które zgodnie z art. 72 pkt 5 w związku z art. 83 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.) traci moc z dniem wejścia w życie tej ustawy.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1	Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji R115
Załącznik nr 2	Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
Załącznik nr 3	Wzór świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
Załącznik nr 4	Wzór świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115
Załącznik nr 5	System numeracji świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
Załącznik nr 6	System numeracji świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji R115
Załącznik nr 7	Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w przypadku procedury homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
Załącznik nr 8	Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w przypadku procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji R115
Załącznik nr 9	Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem
Załącznik nr 10	Wzór wyciągu ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
Załącznik nr 11	Wzór wyciągu ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115
Załącznik nr 12	Wzory wniosków o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu oraz wniosku o przeprowadzenie badań homologacyjnych dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu
Załącznik nr 13	Wzór wykazu osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu
Załącznik nr 14	Wzór deklaracji o sposobie i metodach zapewnienia zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
Załącznik nr 15	Wzór wykazu stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

Załącznik nr 16	Wzór wykazu zakładów montujących instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem
Załącznik nr 17	Wzór oświadczenia o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego lub odpowiedniego rejestru kraju właściwego dla siedziby podmiotu ubiegającego się o udzielenie homologacji
Załącznik nr 18	Wzór tabliczki informacyjnej

ZAŁĄCZNIK nr 1

Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji R115

Lp.	Zagadnienie	Przepisy	Zastosowanie do kategorii pojazdów
1	Elementy instalacji R115 przystosowującej pojazd do zasilania gazem LPG	Regulamin ONZ nr 67 cz. I i cz. II	M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃
2	Elementy instalacji R115 przystosowującej pojazd do zasilania gazem CNG/LNG	Regulamin ONZ nr 110 cz. I i cz. II	
3	Sposób montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem	1. Regulamin ONZ nr 115 2. Instrukcja montażu producenta instalacji R115 3. Rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu wydane na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)	M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃

ZAŁĄCZNIK nr 2

Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

Lp.	Zagadnienie	Przepisy	Zastosowanie do kategorii pojazdów
1	Elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem LPG	Regulamin ONZ nr 67	M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃
2	Elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem CNG/LNG	Regulamin ONZ nr 110	
3	Sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem	Rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu wydane na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)	M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃
4	Emisja zanieczyszczeń gazowych	Regulamin ONZ nr 83 ^{*)}	M ₁ , N ₁
5	Emisja z silników o ZS	Regulamin ONZ nr 49 ^{*)}	M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃

^{*)} – Stosuje się do pojazdów wyposażonych w układ ograniczania emisji spalin spełniających wymagania normy emisji powyżej EURO II / Euro 2

- W przypadku normy emisji EURO IV /Euro 4 i wyższej, należy potwierdzić zgodność konstrukcji i parametrów ze wskazaniami OBD pojazdu.

- Zabrania się demontażu elementów wpływających na emisję spalin zamontowanych przez producenta pojazdu.

ZALĄCZNIK nr 3

Świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

pieczęć
Dyrektora
Transportowego Dozoru
Technicznego

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI SPOSOBU MONTAŻU INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO ZASILANIA GAZEM

dotyczące:

- wydania*,
- zmiany*,
- odmowy wydania*,
- cofnięcia*

świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, wydane na podstawie art. 31 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia

Numer świadectwa homologacji:

.....
Powód zmiany*:

.....
0.1. Marka pojazdu/pojazdów:

.....
0.2. Typ pojazdu/pojazdów:

.....
0.4. Kategoria:

.....
0.5. Nazwa i adres instalatora:

.....
Na podstawie wyniku przeprowadzonego badania homologacyjnego, potwierdzonego przez służbę techniczną protokołem wraz ze sprawozdaniem, niżej podpisany poświadczam zgodność danych zawartych w świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem z wynikami badań homologacyjnych.

Homologację wydano/zmieniono/cofnięto/odmówiono wydania homologacji*, **

Pouczenie

Na podstawie art. 127 § 1 i 2, art. 129 § 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r.- Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.) oraz art. 7 ust.3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz.U. z 2022 r. poz. 1514) od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

.....
(miejsowość)

(podpis)

(data)

Załączniki:

- 1) protokół wraz ze sprawozdaniem z badań homologacyjnych służby technicznej,
- 2) wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, z podaniem ich danych osobowych: imienia i nazwiska, zajmowanego stanowiska oraz wzoru podpisu.

Objaśnienia:

*) Niepotrzebne skreślić.

***) W przypadku odmowy wydania homologacji albo jej cofnięcia należy podać uzasadnienie.

Świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji R115

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

pieczęć
Dyrektora
Transportowego Dozoru
Technicznego

**ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI MONTAŻU
DODATKOWEJ INSTALACJI
R115**

dotyczące:

wydania*),
zmiany*),
odmowy wydania*),
cofnięcia*)

świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, wydane na podstawie art. 31 ust. 3 pkt 2 ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.

Numer świadectwa homologacji:

.....

Powód zmiany*):

.....

0.1. Marka pojazdu/pojazdów:

.....

0.2. Typ pojazdu/pojazdów:

.....

0.4. Kategoria:

.....

0.5. Nazwa i adres instalatora:

.....

Na podstawie wyniku przeprowadzonego badania homologacyjnego, potwierdzonego przez służbę techniczną protokołem wraz ze sprawozdaniem, niżej podpisany poświadczam zgodność danych zawartych w świadectwie homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 wynikami badań homologacyjnych.

Homologację wydano/zmieniono/cofnięto/odmówiono wydania homologacji*),**)

Pouczenie

Na podstawie art. 127 §1 i 2, art. 129 § 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r.- Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.) oraz art.7 ust.3 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514) od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

.....
(miejscowość)

(podpis)

(data)

Załączniki:

- 1) protokół wraz ze sprawozdaniem z badań homologacyjnych służby technicznej,
- 2) wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, z podaniem ich danych osobowych: imienia i nazwiska, zajmowanego stanowiska oraz wzoru podpisu.

Objaśnienia

*) Niepotrzebne skreślić.

***) W przypadku odmowy wydania homologacji albo jej cofnięcia należy podać uzasadnienie.

ZAŁĄCZNIK nr 5

System numeracji świadectw homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

1. Świadectwo homologacji składa się z trzech sekcji oddzielonych znakiem „*“:
 - 1) Sekcja 1: zawiera symbol „PL”;
 - 2) Sekcja 2: zawiera czterocyfrowy numer homologacji (w razie potrzeby poprzedzony cyfrą „0”);
 - 3) Sekcja 3: dwucyfrowy kolejny numer zmiany-poprzedzony dużą literą, gdzie:
A-0,
B-1,
C-2,
ukośnik (/) litera „G”.

2. Sekcję 3 stosuje się w przypadku, gdy w ramach procedury homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem:
 - 1) były wymagane dalsze kontrole lub badania;
 - 2) uległy zmianie dane albo informacje zawarte w świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz w załącznikach do tego świadectwa;
 - 3) weszły w życie nowe wymagania obowiązujące w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
 - 4) uległ zmianie wykaz zakładów montujących wpisanych do świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
 - 5) uległ zmianie wykaz elementów instalacji stosowanych na potrzeby homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

3. Przykład 1 – PL*0004*A02/G – druga zmiana homologacji o numerze 4, udzielonej na sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.
Przykład 2 – PL*0101*A10/G – dziesiąta zmiana homologacji o numerze 101, udzielonej na sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.
Przykład 3 – PL*0118*B07/G – sto siódma zmiana homologacji o numerze 118, udzielonej na sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

ZAŁĄCZNIK nr 6

System numeracji świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji R115

1. Świadectwo homologacji składa się z czterech sekcji oddzielonych znakiem „*“:
 - 1) Sekcja 1: zawiera symbol „PL-R115”;
 - 2) Sekcja 2: zawiera czterocyfrowy numer homologacji (w razie potrzeby poprzedzony cyfrą „0”);
 - 3) Sekcja 3: dwucyfrowy kolejny numer zmiany (w razie potrzeby poprzedzony dużą literą zgodnie z opisem:
A-0,
B-1,
C-2;
 - 4) Sekcja 4: zawiera rozdzielone w razie potrzeby ukośnikiem oznaczenia:
LPG,
CNG,
LNG.

W zależności od zakresu udzielonego świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

2. Sekcję 3 stosuje się w przypadku, gdy w ramach procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji R115:
 - 1) były wymagane dalsze kontrole lub badania;
 - 2) uległy zmianie dane albo informacje zawarte w świadectwie homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 oraz w załącznikach do tego świadectwa;
 - 3) weszły w życie nowe wymagania obowiązujące w procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji R115;
 - 4) uległ zmianie wykaz instalacji R115 stosowanych na potrzeby danej homologacji montażu dodatkowej instalacji R115.

3. Przykład 1 – PL-R115*0004*A02*LPG – druga zmiana homologacji o numerze 4, udzielonej na montaż dodatkowej instalacji R115 w zakresie wyłącznie LPG.
Przykład 2 – PL-R115*0101*A10*LPG/CNG – dziesiąta zmiana homologacji o numerze 101, udzielonej na montaż dodatkowej instalacji R115 w zakresie LPG i CNG.
Przykład 3 – PL-R115*0133*B07*CNG – sto siódma zmiana homologacji o numerze 133, udzielonej na montaż dodatkowej instalacji R115 w zakresie wyłącznie CNG.

ZALĄCZNIK nr 7

Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w przypadku procedury homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

1. Przed przystąpieniem do badań pojazdu z zamontowaną instalacją przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem należy zapoznać się szczegółowo z dostarczoną przez wnioskującego dokumentacją techniczną dotyczącą montażu, uruchomienia oraz regulacji i zgodności z obowiązującymi w tym zakresie przepisami technicznymi.

2. Służba techniczna sprawdza, czy:

1) wszystkie elementy instalacji tworzące kompletację, przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem posiadają wymagane świadectwa homologacji typu ONZ;

2) wszystkie świadectwa homologacji typu wydane na podstawie aktów prawnych określonych w Załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia spełniają wymagania techniczne obowiązujące w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;

3) sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem wykonany został zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) oraz z cz. II regulaminów ONZ nr 67 lub 110;

4) podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz jego zakłady montujące (o ile posiada takie zakłady) posiadają wyposażenie, o którym mowa w art. 10 ust. 3 ustawy, odpowiednio do zakresu uzyskanego uprawnienia.

3. Służba techniczna sprawdza szczelność zamontowanej instalacji oraz przeprowadza badanie poziomu emisji spalin.

4. W badaniu homologacyjnym dokonywanym w celu potwierdzenia zgodności kompletacji dla typu pojazdu (elementów stosowanych w kompletacji) służba techniczna, za zgodą Dyrektora TDT, może uwzględnić wyniki badań i analiz, o których mowa w Załączniku nr 5 pkt 3, wykonane przez instalatora i udokumentowane przez wnioskującego na wystarczającej liczbie próbek.

ZAŁĄCZNIK nr 8

Zakres i sposób przeprowadzania badań homologacyjnych w przypadku procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji R115

1. Przed przystąpieniem do badań pojazdu z zamontowaną dodatkową instalacją R115 przystosowującą pojazd do zasilania gazem, należy zapoznać się szczegółowo z dostarczoną przez wnioskującego/installatora dokumentacją techniczną, a w szczególności instrukcją montażu producenta homologowanej instalacji R115 oraz opisem metodyki czynności montażowych i zgodności z obowiązującymi w tym zakresie przepisami technicznymi.

2. Służba techniczna sprawdza, czy:

1) wszystkie elementy zamontowanej instalacji R115 posiadają wymagane świadectwa homologacji typu ONZ i są zgodne z zakresem świadectwa homologacji montażu zamontowanej dodatkowej instalacji R115;

2) wszystkie zgłaszane przez wnioskującego świadectwa homologacji typu R115 wydane na podstawie aktów prawnych określonych w Załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia spełniają wymagania techniczne obowiązujące w procedurze homologacji montażu dodatkowej instalacji R115;

3) sposób montażu instalacji R115 przystosowującej pojazd do zasilania gazem wykonany został zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) oraz z cz. II regulaminu ONZ nr 67 lub 110 i 115;

4) podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem posiada wyposażenie, o którym mowa w art. 10 ust. 3 ustawy, odpowiednio do zakresu uzyskanego uprawnienia.

3. Służba techniczna sprawdza szczelność zamontowanej instalacji oraz przeprowadza badanie poziomu emisji spalin.

ZALĄCZNIK nr 9

Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem

1. Kontrola zgodności montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem, o której mowa w art. 52 ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia zwana dalej „kontrolą”, przeprowadzana przez Dyrektora TDT, składa się z dwóch etapów:

- 1) oceny wstępnej;
- 2) weryfikacji przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem z wymaganiami dla zakresu, który uzyskał przez udzielenie świadectwa homologacji montażu tej instalacji.

2. W ramach oceny wstępnej Dyrektor TDT sprawdza, czy instalator ma odpowiednio wdrożony i realizowany system zarządzania jakością.

2.1. Przy określaniu zakresu oceny wstępnej Dyrektor TDT uwzględnia dokumentację instalatora potwierdzającą zgodność ze zharmonizowaną normą ISO 9001 lub z równoważną zharmonizowaną normą, która gwarantuje zgodność montażu dodatkowej instalacji z typem homologowanym.

2.2. Przy uwzględnianiu przez Dyrektora TDT, na potrzeby oceny wstępnej, dokumentacji przedstawionej przez instalatora według normy, o której mowa w pkt 2.1, w toku kontroli Dyrektor TDT ustala z instalatorem sposób informowania o wszelkich zmianach zakresu i terminów ważności tej dokumentacji.

3. W ramach weryfikacji wprowadzonych przez instalatora przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem z wymaganiami dla typu i zakresu, który uzyskał świadectwo homologacji montażu tej instalacji, Dyrektor TDT:

1) sprawdza u instalatora istnienie systemu kontroli montażu instalacji oraz posiadaną przez niego dokumentację w tym zakresie, w szczególności zapewnienie:

- a) dostępu do urządzeń badawczych w celu sprawdzenia zgodności montażu instalacji z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu,
- b) dokumentowania i udostępniania wyników badań,
- c) prowadzenia analizy wyników badań pod kątem sprawdzania i zapewnienia przez instalatora zachowania na takim samym poziomie montażu instalacji, z jednoczesnym uwzględnieniem postępu w obszarze technicznym,
- d) skutecznego procesu eliminowania niezgodności stwierdzonych w wyniku badań i przywrócenia zgodności montażu instalacji z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu,
- e) że w odniesieniu do zakładów montujących instalatora, istnieje zgodność systemu jakości zakładu montującego z udokumentowanymi wymaganiami instalatora, a w szczególności wymagania załącznika nr 7 ust. 2 pkt 4-7 rozporządzenia,
- f) prowadzenia czynności montażowych w sposób niezagrażający bezpieczeństwu i środowisku;

2) w odniesieniu do świadectw homologacji montażu dodatkowej instalacji R115 Dyrektor TDT sprawdza wymagania pkt 1 wyłącznie w zakresie trwałości i niezawodności zamontowanych instalacji R115;

3) ustala z instalatorem okres przechowywania wyników badań przeprowadzanych przez tego instalatora.

4. W przypadku kontroli, o której mowa w art. 52 ustawy, Dyrektor TDT może dokonywać sprawdzenia utrzymywania przez instalatora systemu zarządzania jakością oraz przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji montażu tej instalacji.

5. Dyrektor TDT uzgadnia termin planowanych kontroli z podmiotem podlegającym kontroli, zwanym dalej „kontrolowanym”.

5.1. Dyrektor TDT, nie później niż w terminie 14 dni przed terminem przystąpienia do planowanych czynności kontrolnych, powiadamia kontrolowanego w szczególności o:

- 1) zakresie kontroli;
- 2) przewidywanym czasie trwania kontroli.

6. Planowaną kontrolę przeprowadza się w obecności przedstawiciela kontrolowanego.

7. Po przeprowadzeniu kontroli Dyrektor TDT sporządza protokół, który zawiera:

- 1) nazwę i siedzibę kontrolowanego;
- 2) datę przeprowadzenia kontroli;
- 3) wykaz przedstawicieli kontrolowanego zawierający ich dane osobowe: imię, nazwisko oraz zajmowane stanowisko;
- 4) zakres kontroli;
- 5) wykaz skontrolowanych dokumentów/procedur/obiektów/pomieszczeń/wyposażenia;
- 6) opis spostrzeżeń;
- 7) stwierdzone niezgodności;
- 8) działania zapobiegawcze/korygujące proponowane przez kontrolowanego i przyjęte przez Dyrektora TDT;
- 9) termin wdrożenia działań zapobiegawczych/korygujących oraz ich sprawdzenia;
- 10) załączniki z ich nazwą, zawierające pisemne oświadczenia, wyjaśnienia, obliczenia i inne dokumenty przekazane przez kontrolowanego;
- 11) datę i miejsce sporządzenia protokołu kontroli oraz podpisy osób uczestniczących w kontroli.

8. Protokół sporządza się w trzech egzemplarzach, z czego:

- 1) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla kontrolowanego;
- 2) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla Dyrektora TDT;
- 3) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla służby technicznej w ramach prowadzonej przez nią dokumentacji homologacyjnej.

ZAŁĄCZNIK nr 10

Wyciąg ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 x 297 mm)

pieczęć instalatora

**WYCIĄG ZE ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI SPOSOBU MONTAŻU
INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU
DO ZASILANIA GAZEM ^{1),2)}**

Niżej podpisany zaświadcza, że pojazd:
(imię i nazwisko oraz stanowisko osoby upoważnionej przez instalatora do podpisywania wyciągów)

0.1. marka:

0.2. typ, wariant, wersja pojazdu³⁾:

.....

0.4. kategoria pojazdu:

0.5. cecha identyfikacyjna pojazdu⁴⁾:

0.6. rok produkcji pojazdu:

0.7. numer rejestracyjny pojazdu⁵⁾:

- przebieg.....

wyposażony w instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem PG/CNG/LNG, zamontowaną zgodnie z udzielonym świadectwem homologacji,

numer:, z dnia

a) posiada następujące elementy instalacji objęte oddzielnymi świadectwami homologacji typu, wyszczególnione w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.):

Lp.	Opis elementu (wszystkie homologowane elementy instalacji)	Nr świadectwa homologacji z rozszerzeniami według: Regulaminu ONZ nr 67 Regulaminu ONZ nr 110
1		
2		

...		
-----	--	--

- b) jest wyposażony w zbiornik wyszczególniony w lit. a w tabeli w lp., do którego dołączono protokół nr z badania odbiorczego wraz z decyzją Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zezwalającą na eksploatację tego zbiornika,
- c) osiąga przy zasilaniu gazem następujące wyniki emisji toksycznych składników spalin⁷⁾:
CO/HC przy prędkości obrotowej biegu jałowego (%/ppm)⁸⁾:
CO/HC przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego (%/ppm)⁸⁾:
oraz współczynniki nadmiaru powietrza λ odpowiednio⁸⁾:/.....
- d) do wyciągu wydano tabliczkę informacyjną (oznaczoną numerem wyciągu) i zawierającą zgodne dane

Dane instalatora

.....

.....

(poświadczenie osoby upoważnionej przez instalatora do podpisywania wyciągów)

(miejsowość, data)

Dane zakładu montującego łącznie z numerem przydzielonym w wykazie zakładów montujących instalatora⁹⁾

.....
(pieczęć zakładu montującego)	(imię i nazwisko, stanowisko i podpis pracownika montującego instalację)

Objaśnienia:

- 1) Wyciąg powinien być sporządzony na papierze z zabezpieczeniem w postaci kolorowej grafiki lub znaku wodnego, odpowiadającym znakowi identyfikującemu instalatora.
- 2) Wtórnik wyciągu powinien zawierać na pierwszej stronie wyraz „wtórnik”.
- 3) W przypadku wariantu i wersji – o ile występują.
- 4) O której mowa w art. 66 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- 5) O ile jest zarejestrowany.
- 6) Niepotrzebne skreślić.
- 7) Nie dotyczy silników o zapłonie samoczynnym.
- 8) Parametry te należy określić przy pomocy wieloskładnikowego analizatora spalin, po dokonaniu montażu instalacji oraz sprawdzeniu jej szczelności.
- 9) Wypełnia się w przypadku montażu instalacji w pojeździe przez zakład montujący.

ZALĄCZNIK nr 11

Wyciąg ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 x 297 mm)

pieczęć instalatora

**WYCIĄG ZE ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI MONTAŻU
DODATKOWEJ INSTALACJI R115^{1) i 2)}**

Niżej podpisany zaświadcza, że pojazd:
(imię i nazwisko oraz stanowisko osoby upoważnionej przez instalatora do podpisywania wyciągów)

0.1. marka:

0.2. typ, wariant, wersja pojazdu³⁾:

.....

0.4. kategoria pojazdu:

0.5. cecha identyfikacyjna pojazdu⁴⁾:

0.6. rok produkcji pojazdu:

0.7. numer rejestracyjny pojazdu⁵⁾:

-przebieg.....

wyposażony w instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem LPG/CNG/LNG⁶⁾, nr świadectwa homologacji ONZ Reg. nr 115

E20 115R00-0000/00

zamontowaną zgodnie z udzielonym świadectwem homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, numer:, z dnia

a) posiada następujące elementy instalacji objęte oddzielnymi świadectwami homologacji typu, wyszczególnione w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.):

Lp.	Opis elementu (wszystkie homologowane elementy instalacji)	Nr świadectwa homologacji z rozszerzeniami, według: Regulaminu ONZ nr 67 Regulaminu ONZ nr 110
1		
2		

...		
-----	--	--

b) jest wyposażony w zbiornik wyszczególniony w lit. a w tabeli w lp., do którego dołączono protokół nr z badania odbiorczego wraz z decyzją Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zezwalającą na eksploatację tego zbiornika,

c) do wyciągu wydano tabliczkę informacyjną (oznaczoną numerem wyciągu)

Dane instalatora

.....

.....

(poświadczenie osoby upoważnionej przez instalatora do podpisywania wyciągów)

(miejsowość, data)

Dane zakładu montującego łącznie z numerem przydzielonym w wykazie zakładów montujących instalatora.

.....
(pieczęć zakładu montującego)	(imię i nazwisko, stanowisko i podpis pracownika montującego instalację)

- 1) Wyciąg powinien być sporządzony na papierze z zabezpieczeniem w postaci kolorowej grafiki lub znaku wodnego, odpowiadającym znakowi identyfikującemu instalatora.
- 2) Wtórnik wyciągu powinien zawierać na pierwszej stronie wyraz „wtórnik”.
- 3) W przypadku wariantu i wersji – o ile występują.
- 4) O której mowa w art. 66 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
- 5) O ile jest zarejestrowany.
- 6) Niepotrzebne skreślić.

ZALĄCZNIK nr 12

Wniosek o wydanie lub zmianę świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu

WZÓR

.....
(miejsowość, data)

.....
(nazwa i adres instalatora)

TRANSPORTOWY DOZÓR TECHNICZNY
ul. Puławska 125
02-707 Warszawa

Wnioskuje o wydanie/zmianę* świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu (nr **)

1. Numer sprawozdania z badań homologacyjnych
2. Data wydania
3. Kategoria pojazdu
- 3a. Typ/y pojazdu/ów
4. Nazwa i adres instalatora

W zakresie (* / ****) uprawnienia:

- a) LPG / CNG/ LNG / inne
- b) ZI / ZS
- c) inne dodatkowe (ADR,.....)
- d) R115
- e) sposób montażu

Załączniki:

1. Protokół z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki tego badania, lub w uzasadnionych przypadkach opinia wydana przez służbę techniczną.
2. ***Wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.
3. ***Deklaracja o sposobie i metodach zapewnienia zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.
4. ***Wykaz stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.
5. ***Wykaz zakładów montujących instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem. W zakresie świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem
6. Kopia dowodu wniesienia opłaty za wydanie/zmianę*) świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu
7. Oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

.....
czytelny podpis instalatora

Objaśnienia:

* niepotrzebne skreślić

** W przypadku wniosku o rozszerzenie podać nr homologacji

*** W przypadku wniosku o rozszerzenie istnieje możliwość złożenia oświadczenia o braku zmian w danym zakresie, z jednoczesnym obowiązkiem dokładnego określenia aktualnie obowiązującej wersji dokumentu (podać datę i nr homologacji/rozszerzenia)

**** Podać zgodnie z § 2 pkt 10) rozporządzenia w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem

ZAŁĄCZNIK nr 13

Wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu

WZÓR

data

Wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu do świadectwa homologacji nr.....³⁾

ID ⁴⁾	Imię i nazwisko	Stanowisko⁵⁾	Wzór podpisu ¹⁾
1 ²⁾			
2 ²⁾			
...			

.....
czytelny podpis instalatora

¹⁾w przypadku podpisu nieczytelnego/ parafy, podpis jest ważny jedynie z imienną pieczętką.

²⁾umieścić oznaczenie wg przypisu ⁴⁾

³⁾Należy wpisać wyłącznie jeden nr homologacji (zgodnie z oznaczeniem kolumny nr I)

⁴⁾Numer kolejny wpisu oraz kod identyfikacyjny uprawnienia (wg zasady: nr kolejnego wpisu/ końcówka cyfrowa nru homologacji np.: dla homologacji PL*0014/G dla osoby wpisanej na pierwszej pozycji: **1/14**)

⁵⁾, Oprócz stanowiska, należy podać dane identyfikacyjne pracodawcy osoby upoważnionej (NIP)

ZALĄCZNIK nr 14

Deklaracji o sposobie i metodach zapewnienia zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

WZÓR

.....
data

DEKLARACJA

Zgodnie z art. 32 pkt 3 ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oświadczam, że sposób i metody montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem w zakresie homologacji nr.....:

- są objęte wdrożonym systemem zarządzania wg wymagań normy ISO 9001¹⁾, co potwierdza załączona kopia aktualnego certyfikatu nr.

- nie są objęte certyfikowanym systemem zarządzania. Sposób i metody zapewnienia zgodności produkcji są następujące¹⁾:.....

.....
...
czytelny podpis instalatora

1) należy załączyć spis procedur i procedury systemu zarządzania

ZALĄCZNIK nr 15

Wykaz stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

WZÓR

.....
data

Wykaz wszystkich stosowanych elementów dodatkowej instalacji zasilania gazem pojazdu w zakresie homologacji nr

L.p.	Nazwa elementu/zespołu	Producent	Typ	Data dopuszczenia do stosowania ²⁾	Nr świadectwa homologacji wg: Regulaminu ONZ nr 67/ Regulaminu ONZ nr 110 ¹⁾	-nr kompletacji -nr św. homologacji typu ONZ nr R115 (jeśli stosowany)

W przypadku świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115, należy podać również wszystkie elementy wskazane w świadectwie homologacji ONZ nr 115

.....
czytelny podpis instalatora

Objaśnienia:

¹⁾Niepotrzebne skreślić/ informacja powinna być zgodna z zakresem udzielonej homologacji

²⁾Podać datę wydania świadectwa homologacji montażu obejmującego dopuszczenie elementu do stosowania

ZAŁĄCZNIK nr 16

Wykaz zakładów montujących instalacje przystosowujące dany typ pojazdu do zasilania gazem

WZÓR

.....
data

Wykaz zakładów montujących instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem dla homologacji nr

L.p.	Kod zakładu montującego ¹⁾ / data wpisu ²⁾	Nazwa zakładu montującego	NIP	Adres wykonywania działalności/montażu

.....
czytelny podpis instalatora

Objaśnienia:

¹⁾Podać sposób identyfikacji zakładu montującego, o którym mowa w wyciągu ze świadectwa homologacji. (np. nr z listy rozszerzenia / nr rozszerzenia).

²⁾Podać datę właściwego rozszerzenia świadectwa homologacji zawierającego wpis zakładu montującego do homologacji.

ZALĄCZNIK nr 17

Oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego lub odpowiedniego rejestru kraju właściwego dla siedziby podmiotu ubiegającego się o udzielenie homologacji

WZÓR

.....
data

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 32 pkt 6 ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oświadczam, że jestem wpisany do:

- Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej*
 - rejestru przedsiębiorstw Krajowego Rejestru Sądowego*
- pod numerem:.....

**⁾ Oświadczam, że jestem wpisany do rejestru:

- kraj
- nazwa rejestru
- sposób identyfikacji
- identyfikator/ numer

.....
czytelny podpis producenta

Objaśnienia:

* niepotrzebne skreślić

**⁾ W przypadku podmiotu zagranicznego, należy podać krajowy odpowiednik identyfikacji (podatkowej) kraju rejestracji wnioskującego podmiotu.

Tabliczka informacyjna

WZÓR

Część I – w zakresie świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

Tabliczkę należy umieścić na ramce drzwi w miejscu widocznym po otwarciu drzwi kierującego lub po otwarciu pokrywy komory silnika w miejscu zapewniające trwałość i łatwość odczytu.

Wzór A - tabliczka dla CNG/LNG

* PL*0000*00/G	
NAZWA INSTALATORA	
Nazwa / kod zakładu montującego	
TYPE: CNG / LNG norma emisji:	data montażu: nr wyciągu:
- parownik/ regulator .....	.....
- zbiornik: .....	.....
- nr zbiornika .....	.....
- nr decyzji .....	.....
- wyryskiwacz/ urz. wtysku .....	.....
- EJS .....	.....
- Wlew paliwa .....	.....
.....
.....
.....
nr VIN .....	.....

Wzór B - tabliczka dla LPG

# PL*0000*00/G	
NAZWA INSTALATORA	
Nazwa / kod zakładu montującego	
TYPE: LPG norma emisji:	data montażu: nr wyciągu:
- parownik/ regulator .....	.....
- zbiornik: .....	.....
- nr zbiornika .....	.....
- nr decyzji .....	.....
- wyryskiwacz/ urz. wtysku .....	.....
- EJS .....	.....
- Wlew paliwa .....	.....
.....
.....
.....
nr VIN	.....

Część II – w zakresie świadectwa homologacji montażu dodatkowej instalacji R115


Tabliczka dla CNG/LNG – R115

Tabliczkę należy umieścić na ramce drzwi w miejscu widocznym po otwarciu drzwi kierującego lub po otwarciu pokrywy komory silnika w miejscu zapewniające trwałość i łatwość odczytu

Wzór C - tabliczka dla CNG/LNG

<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">E3</div> <div style="text-align: left;"> <p>*115R-000000</p> <p>*115R00/00*000000</p> </div> </div>	
NAME OR TRADE MARK	
NAZWA PRODUCENTA	
CODE OF INSTALATOR	
KOD INSTALATORA	
TYPE: CNG nr wyciągu	- data montażu - nr homologacji instalatora
- parownik/ regulator .....	.....
- zbiornik: .....	.....
- nr zbiornika .....	.....
- nr decyzji .....	.....
- wyryskiwacz/ urz. wtysku .....	.....
- EJS .....	.....
- Wlew paliwa .....	.....
.....
.....
.....
nr VIN	.....

Wzór D - tabliczka dla LPG

 #115R-000000 #115R00/00*000000	
NAME OR TRADE MARK NAZWA PRODUCENTA	
CODE OF INSTALLATOR KOD INSTALATORA	
TYPE: LPG	- data montażu
nr wyciągu	- nr homologacji instalatora
- parownik/ regulator	
- zbiornik:	
- nr zbiornika	
- nr decyzji	
- wyryskiwacz/ urz. wtysku	
- EJS	
- Wlew paliwa	
.....	
.....	
.....	
nr VIN	

UZASADNIENIE

1. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu.

Projektowane rozporządzenie w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz. U. z 2014 r., poz. 1813), które straci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Funkcjonująca procedura homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem wskazana w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) obejmowała wymagania wynikające z nieobowiązujących już przepisów unijnych wskazanych w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Projektowane rozporządzenie w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem stanowi realizację art. 58 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz stanowi realizację procedur krajowych umożliwiających montaż instalacji gazowych do pojazdów, które znajdują się już w eksploatacji.

2. Wykazanie różnic między dotychczasowym, a proponowanym stanem prawnym.

Projektowane rozporządzenie utrzymuje dotychczasowy tryb udzielania homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz wprowadza nową równoległą ścieżkę uzyskania świadectwa homologacji zgodnie z regulaminem ONZ nr 115. Celem projektowanych przepisów w odniesieniu do procedury związanej z R115 jest wprowadzenie nadzoru zgodnie z regulacjami UE nad każdym podmiotem dokonującym montażu na podstawie R115, w tym również realizacja procedury kontroli zgodności montażu, wyeliminowanie niewłaściwych praktyk polegających na wydawaniu wyciągów ze świadectwa homologacji przez nieuprawnione zakłady nienadzorowane przez instalatora posiadającego świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji na obecnych zasadach, czy też realizacja montażu instalacji poza zakresem wskazanym w świadectwie homologacji. Uzasadnienie tych działań jest oczywiste – mają one służyć podniesieniu poziomu bezpieczeństwa użytkowanych pojazdów oraz wyeliminowaniu z rynku praktyk niezgodnych z prawem. Do środków służących tym celom należy zaliczyć wprowadzenie nadzoru oraz wprowadzenie regulacji dotyczących R115, które są zdefiniowane w międzynarodowych przepisach homologacyjnych – regulaminie ONZ nr 115. Należy podkreślić, iż realizacja montażu dodatkowych instalacji zasilania gazem pojazdów R115 nie jest w Polsce do tej pory wprowadzona do przepisów. Projektowane rozporządzenie taki system homologacji wdraża pozostawiając jednocześnie możliwość wyboru pomiędzy systemem dotychczasowym a nowym, zgodnym z R115.

3. Charakterystyka i ocena przewidywanych, związanych z wejściem w życie aktu skutków prawnych, w tym w szczególności dotyczących ograniczenia uznaniowości i uproszczenia stosowanych procedur.

Projektowane rozporządzenie w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem realizuje wymagania wskazane w projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Wymagania te nie wykraczają poza obowiązujące przepisy unijne i nie niosą za sobą żadnych dodatkowych skutków ani natury ekonomicznej ani administracyjnej. Powyższe wynika z faktu, iż nowa ścieżka homologacji zgodnie z R115 nie jest obowiązkowa, członkowie rynku będą mieli swobodę wyboru trybu, w jakim będą dokonywać montażu instalacji.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl , tel. (022) 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia: 30 listopada 2022 r.</p> <p>Źródło:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. art. 58 ust. 1 projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia 2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.), 3. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.), 4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.)
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem podyktowane jest faktem, iż uchylone zostają obecnie o obowiązujące przepisy dotyczące homologacji zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), a wszelkie kwestie dotyczące homologacji zostają uregulowane w zupełnie nowym akcie prawnym – projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Projekt analizowanego rozporządzenia stanowi tym samym realizację, zawartego w art. 58 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, obowiązku ustawowego ciążącego na ministrze właściwym do spraw transportu polegającym na określeniu procedur homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem.

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

Z uwagi na uchylanie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określania procedury homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem zawartego w ww. ustawie – Prawo o ruchu drogowym i określenie przez ustawodawcę nowej podstawy prawnej w nowym akcie prawnym rangi ustawowej, zostaje wydane nowe rozporządzenie w oparciu o wspomnianą nową podstawę prawną (art. 58 nowoproyektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia). Nowe rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów obejmuje rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz. U. z 2014 r., poz. 1813) oraz nową równoległą ścieżkę homologacji zgodną z regulaminem ONZ nr 115. Homologacja zgodna z regulaminem ONZ nr 115, niesie ze sobą odciążenie instalatorów poprzez możliwość realizacji kontroli zgodności montażu przez organ właściwy do spraw homologacji. Z tego względu przewiduje się zmniejszenie obciążeń nałożonych na instalatorów.

Producenci instalacji będą mogli zwiększyć oferty o instalacje zgodne z R115 oraz o części zamienne do eksploatowanych instalacji. Tym samym nastąpi podniesienie poziomu nadzoru nad pozostającymi w sieci zakładami montującymi, obniżenie poziomu reklamacji, zmniejszenie możliwości popełnienia błędu wynikającego z montażu w eksploatowanych pojazdach skompletowanych przez instalatora sieci zasilania gazem, pozostawienie możliwości montażu instalacji gazowej w pojazdach, dla których z ekonomicznego punktu widzenia nie będą oferowane zestawy R115.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu nie wymagają dodatkowych interwencji i mają na celu jedynie dostosowanie podstawy prawnej udzielanych decyzji w sprawie homologacji typu pojazdów, którą są obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw).

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

Państwa członkowskie UE dokonują zmian w prawodawstwie krajowym w celu zapewnienia stosowania aktów unijnego prawa pochodnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organ udzielający homologacji – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	TDT obecnie zatrudnia personel zajmujący się wydawaniem decyzji w sprawie homologacji montażu dodatkowej instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. W ramach tej procedury, posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków. Dodatkowego zatrudnienia wymagać będzie procedura kontroli zgodności montażu w zakresie projektowanego rozporządzenia, co zostało wykazane w OSR do projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.
Instalatorzy	30 podmiotów	TDT	Przewiduje się zmniejszenie obciążeń wynikających z utrzymania nadzoru sieci zakładów montujących dla większości instalatorów. Homologacja zgodna z regulaminem ONZ nr 115, niesie ze sobą obciążenie instalatorów poprzez możliwość realizacji kontroli zgodności montażu przez organ właściwy do spraw homologacji. Z tego względu przewiduje się zmniejszenie obciążeń nałożonych na instalatorów. Producenci instalacji będą mogli zwiększyć oferty o instalacje zgodne z R115 oraz o części zamienne do eksploatowanych instalacji. Tym samym nastąpi podniesienie poziomu nadzoru nad pozostającymi w sieci zakładami montującymi, obniżenie poziomu reklamacji, zmniejszenie możliwości popełnienia błędu wynikającego z montażu w eksploatowanych pojazdach skompletowanych przez instalatora sieci zasilania gazem, pozostawienie możliwości montażu instalacji gazowej w pojazdach, dla których z ekonomicznego punktu widzenia nie będą oferowane zestawy R115.
Zakłady montujące	Około 4000 podmiotów	TDT	Uniezależnienie wykonywanych przez zakłady montujące zadań w stosunku do instalatorów, zwiększenie przychodów z tytułu montażu instalacji gazowych, brak zmian w działalności organizacyjnej podmiotu wykonującego montaż instalacji gazowej, pozostawienie wyłączności na montaż w typach pojazdów nieposiadających oferty na zestaw zgodny z R115, udział w montażu w innych kategoriach pojazdów.
Niezależne zakłady montujące	–	–	Niezależnymi zakładami montującymi staną się podmioty funkcjonujące na rynku (zakłady montujące), które dysponują wyposażeniem wymaganym w projektowanej ustawie. Liczba tego rodzaju podmiotów na dzień przygotowywania projektu jest nieznana. Ewentualne dolegliwości finansowe w postaci kar pieniężnych w związku z dokonanymi naruszeniami prawa.
Producenci części homologowanych zgodnie z regulaminem ONZ nr 67	17	TDT	Projekt ustawy otwiera dla tych podmiotów krajowy rynek sprzedaży przedmiotu wyposażenia i części zgodnie z R115, co pozytywnie wpłynie na rozwój gospodarki. Ewentualne dolegliwości finansowe w postaci kar pieniężnych w związku z dokonanymi naruszeniami prawa.
Producenci części homologowanych	6	TDT	Jw.

zgodnie z regulaminem ONZ nr 110			
----------------------------------	--	--	--

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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
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. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach
16. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
17. Związek Pracodawców Motoryzacji
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
20. Związek Dealerów Samochodów
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
22. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
23. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.
24. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
25. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
26. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
27. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
28. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
29. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o., z siedzibą w Kobyłce
30. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie
31. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
32. Rada Dialogu Społecznego
33. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
34. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
35. Business Centre Club
36. Konfederacja Lewiatan
37. Pracodawcy RP
38. Federacja Przedsiębiorców Polskich
39. Związek Rzemiosła Polskiego
40. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”
41. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych - Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych z siedzibą w Krakowie (ul. Cementowa 8, 31-983 Kraków) - Zakład Technologii Szkła (ul. Lipowa 3, 30-702 Kraków)
42. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej, z siedzibą w Kielcach
43. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Techniki Świetlnej, z siedzibą w Kielcach
44. Politechnika Śląska – Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej, Katowice
45. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL” Sp. z o.o., z siedzibą w Poznaniu
46. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”, z siedzibą w Poznaniu
47. AUTO LAND R.T. Zduniewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła, z siedzibą w Krakowie
48. Laboratorium Badań Homologacyjnych Agata Miroń, z siedzibą w Sokółce
49. SYLKOM Sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Wielkopolskim
50. CARTEST Sp. z o.o.
51. Koalicja na Rzecz Autogazu - Związek Pracodawców

52. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
 53. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych
 54. Stowarzyszenie Producentów i Dystrybutorów Felg Aluminiowych i Stalowych
 55. Polska Izba Motoryzacji.

Termin na zgłaszanie uwag będzie wynosił 30 dni.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy zostanie opublikowany na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2021 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zróżne źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W przypadku sporządzonych kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT w każdej z procedur, opłaty pokrywają wszystkie koszty wykonania czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach procedur, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.</p> <p>Przedmiotowe rozporządzenie nie wywołuje skutków w sektorze finansów publicznych w odniesieniu do aktualnego stanu prawnego.</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)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	Właściciele i posiadacze pojazdów (duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw)	0	0	0	0	0	0	0
	Rodzina, obywatele,	0	0	0	0	0	0	0

	gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	Uniezależnienie wykonywanych przez zakłady montujące zadań w stosunku do instalatorów.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Otworzenie krajowego rynku dla producentów części homologowanych zgodnie z regulaminem ONZ nr 67 oraz nr 110 w zakresie sprzedaży przedmiotu wyposażenia i części zgodnie z R115. Niezależnymi zakładami montującymi staną się podmioty funkcjonujące na rynku (zakłady montujące), które dysponują wyposażeniem wymaganym w projektowanej ustawie. Instalatorzy odnotują zmniejszenie obciążeń wynikających z utrzymania nadzoru sieci zakładów montujących dla większości instalatorów.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Wpływ neutralny.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.

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

Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.

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

Brak

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu²⁾

Na podstawie art. 68 ust. 1 ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, z uwzględnieniem równoważnych wymogów alternatywnych, zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 2) wzory dokumentów związanych z procedurą krajowego i unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 3) wzór oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu;
- 4) szczegółowe czynności Dyrektora TDT i służb technicznych w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji częściowego wdrożenia:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42);
- 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. U. L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4);
- 3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).

- 1) rozporządzenie 167/2013 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych;
- 2) rozporządzenie 168/2013 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców;
- 3) rozporządzenie 2018/858 - rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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;
- 4) ustawa - ustawę z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia.

§ 3. 1. Wzór wniosku o wydanie świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu określa załącznik nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

2. Wzór wniosku o wydanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu określa załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

3. Wzór świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu określa wzór D załącznika III rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

4. Wzór świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla kategorii M, N, O określa wzór E załącznika III rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

5. Wzór świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla kategorii L, T, R, S, C określa załącznik nr 3 do niniejszego rozporządzenia.

§ 4. 1. W przypadku unijnego dopuszczenia indywidualnego pojazdu zgodnie z art. 44 rozporządzenia 2018/858 pierwsze dwie cyfry numeru rozporządzenia należy oznaczyć dużymi literami „IV” (tj. „IV18/858”), natomiast po sekcji trzeciej następuje jeden znak alfabetyczny w postaci litery „E”, który identyfikuje wymogi techniczne, na podstawie których udzielono unijnego dopuszczenia indywidualnego pojazdu. Po znaku alfabetycznym następuje pięciocyfrowy numer porządkowy (w razie potrzeby poprzedzony zerem).

2. Przykład numeru unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez Rzeczpospolitą Polskę zgodnie z rozporządzeniem 2018/858:

E20*IV18/858*E00001

§ 5. 1. W przypadku krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu zgodnie z art. 45 rozporządzenia 2018/858, pierwsze dwie cyfry numeru rozporządzenia należy oznaczyć dużymi literami „NIV” (tj. „NIV18/858”), natomiast po sekcji trzeciej następuje jeden znak alfabetyczny w postaci litery „K”, który identyfikuje wymogi techniczne, na podstawie których udzielono krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu. Po znaku alfabetycznym następuje pięciocyfrowy numer porządkowy (w razie potrzeby poprzedzony zerem).

2. Przykład numeru krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez Rzeczpospolitą Polskę zgodnie z rozporządzeniem 2018/858:

E20*NIV18/858*K00001

§ 6. 1. W przypadku krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu dla kategorii L, T, R, S, C, pierwsza sekcja numeru dopuszczenia składa się z dwóch znaków alfabetycznych w postaci liter „PL”, druga sekcja składa się z trzech znaków alfabetycznych w postaci liter „IVA”, natomiast w trzeciej sekcji występuje odpowiedni numer porządkowy.

2. Przykład numeru krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla kategorii L, T, R, S, C, wydanego przez Rzeczpospolitą Polskę:

PL*IVA*0001

§ 7. Zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu:

- 1) przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na którego typ producent lub importer nie uzyskał świadectwa homologacji typu UE pojazdu, świadectwa homologacji typu ONZ albo świadectwa homologacji typu pojazdu określa załącznik nr 4 do niniejszego rozporządzenia;
- 2) na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu UE pojazdu, świadectwo homologacji typu ONZ albo świadectwo homologacji typu pojazdu, w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części, wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę do wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu określa załącznik nr 4 do niniejszego rozporządzenia.

§ 8. 1. Służba techniczna przeprowadza badania w celu krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu w zakresie i w sposobie określonymi w załączniku nr 5 do niniejszego rozporządzenia.

2. Po przeprowadzonych badaniach służba techniczna sporządza w języku polskim w trzech egzemplarzach sprawozdanie z badania w celu krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, z czego:

- 1) jeden egzemplarz jest przechowywany w dokumentacji prowadzonej przez tę służbę;
- 2) dwa egzemplarze wydaje się wnioskodawcy.

§ 9. Warunki oceny równoważności wymagań alternatywnych w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu określa załącznik nr 6 do niniejszego rozporządzenia.

§ 10. Unijne dopuszczenie indywidualne składa się z:

- 1) pierwszej i drugiej strony, zgodnie ze wzorem D załącznika III rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów;
- 2) kolejnych stron, których wzór określa dodatek 1 załącznika III rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów;
- 3) wykazu danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu, którego wzór określa załącznik nr 7 do niniejszego rozporządzenia.

§ 11. Krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu składa się z:

- 1) pierwszej i drugiej strony dla kategorii M, N, O, zgodnie ze wzorem E załącznika III rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów;
- 2) pierwszej i drugiej strony dla kategorii L, T, R, S, C, której wzór określa załącznik nr 3 do niniejszego rozporządzenia;
- 3) wykazu danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu, którego wzór określa załącznik nr 7 do niniejszego rozporządzenia.

§ 12. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie dopuszczenia indywidualnego pojazdu było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu (Dz. U. z 2015 r. poz. 148), które traci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(Dz. U. poz.)

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik nr 1	Wzór wniosku o wydanie świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu
Załącznik nr 2	Wzór wniosku o wydanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu
Załącznik nr 3	Wzór świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu kategorii L, R, T, S, C
Załącznik nr 4	Część 1: zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla kategorii M, N, O
	Część 2: zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla kategorii T, R, S, C
	Część 3: zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla kategorii L
Załącznik nr 5	Zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu
Załącznik nr 6	Warunki oceny równoważności wymagań alternatywnych w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu
Załącznik nr 7	Wzór wykazu danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdów

WZÓR

**WNIOSEK O WYDANIE ŚWIADECTWA UNIJNEGO INDYWIDUALNEGO
DOPUSZCZENIA POJAZDU**

.....
(miejsowość, data)

.....
(nazwa i adres wnioskodawcy)

**DYREKTOR
TRANSPORTOWEGO
DOZORU TECHNICZNEGO
ul. Puławska 125
02-707 Warszawa**

Wnioskuje o wydanie świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla:

1. Marka oraz typ pojazdu.....
2. Numer sprawozdania z badań potwierdzającego spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu
.....
3. Data wydania sprawozdania z badań w celu wydania unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu.....
4. Nazwa i adres właściciela/producenta/importera pojazdu (lub ich upoważnionego przedstawiciela)*
5. Nazwa i adres producenta pojazdu

Załączniki:

- 1) sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 2) oświadczenie o złożeniu wniosku w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 3) kopia dowodu wniesienia opłaty za wydanie świadectwa unijnego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 4) kopia dowodu własności pojazdu.

.....
czytelny podpis wnioskodawcy

Objaśnienia:

* Niepotrzebne skreślić.

Załącznik nr 2

WZÓR

**WNIOSEK O WYDANIE ŚWIADECTWA KRAJOWEGO INDYWIDUALNEGO
DOPUSZCZENIA POJAZDU**

.....
(miejsowość, data)

.....
(nazwa i adres wnioskodawcy)

**DYREKTOR
TRANSPORTOWEGO DOZORU
TECHNICZNEGO
ul. Puławska 125
02-707 Warszawa**

Wnioskuje o wydanie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla:

4. Marka oraz typ pojazdu.....
5. Numer sprawozdania z badań potwierdzającego spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu
.....
6. Data wydania sprawozdania
7. Nazwa i adres właściciela/producenta/importera pojazdu (lub ich upoważnionego przedstawiciela)*
8. Nazwa i adres producenta pojazdu

Załączniki:

- 1) sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 2) wykaz danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu, którego wzór stanowi załącznik nr 7 do niniejszego rozporządzenia;
- 3) kopia dowodu wniesienia opłaty za wydanie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- 4) kopia dowodu własności pojazdu.

.....
czytelny podpis wnioskodawcy

Objaśnienia:

* Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

**ŚWIADECTWO KRAJOWEGO INDYWIDUALNEGO DOPUSZCZENIA POJAZDU
KATEGORII L, R, T, S, C ⁽¹⁾**

NATIONAL INDIVIDUAL VEHICLE APPROVAL CERTIFICATE CATEGORY L, R, T, S, C ⁽¹⁾



**Dyrektor
Transportowego Dozoru Technicznego
ul. Puławska 125
02-707 Warszawa**

**Zawiadomienie dotyczące udzielenia / ~~odmowy udzielenia~~ / ~~cofnięcia~~ ⁽¹⁾:
*Communication concerning granting / ~~refusal~~ / ~~withdrawal~~ ⁽¹⁾ of***

- krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia xx 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. z xx)

- national individual vehicle approval in accordance with Article 63 (1) of the Act of 2023 on the type approval systems and their equipment.

Numer świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu:

Number of the national individual vehicle approval certificate:

Powód odmowy udzielenia/cofnięcia ⁽¹⁾:

Reason for refusal/withdrawal ⁽¹⁾:

-

**SEKCJA I
SECTION I**

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
Make (trade name of manufacturer):

0.2. Typ:
Type:

0.2.1. Nazwy handlowe ⁽⁴⁾:
Commercial name(s) ⁽²⁾:

0.2.2. W przypadku pojazdów homologowanych wielostopniowo, informacje dotyczące homologacji typu pojazdu podstawowego/pojazdu na poprzednich etapach (podać informacje dla każdego etapu):
For multi-stage approved vehicles, type-approval information of the base/previous stages vehicle (list the information for each stage) ⁽⁴⁾:

Producent:
Manufacturer:

Marka:
Make:

Typ: Wariant: Wersja:
Type: Variant: Version:

Kategoria pojazdu:
Category of vehicle:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.
⁽²⁾ Jeśli występuje.

Numer świadectwa homologacji typu wraz z numerem rozszerzenia:
Number of the type-approval certificate, including extension number:

- 0.2.3. Identyfikatory (w stosownych przypadkach) ⁽²⁾:
Identifiers (where applicable) ⁽²⁾:
- 0.2.3.1 Identyfikator rodziny interpolacji ⁽²⁾:
Interpolation family's identifier ⁽²⁾:
- 0.4. Kategoria pojazdu:
Category of vehicle:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
Company name and address of manufacturer:
- 0.6. Umieszczenie numeru identyfikacyjnego pojazdu:
Umieszczenie numeru identyfikacyjnego pojazdu:
Location and method of attachment of the statutory plates: ...
Location of the vehicle identification number:
- 0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (w stosownych przypadkach):
Name and address of the manufacturer's representative (if any):
- 0.10. Numer identyfikacyjny pojazdu:
Vehicle identification number:
przedstawiono do homologacji w dniu
submitted for approval on
przez
by

W przypadku pojazdów homologowanych wielostopniowo: pojazd został skompletowany lub zmieniony w następujący sposób:
For multi-stage approved vehicles: the vehicle has been completed or altered as follows:

Pojazd spełnia wymogi określone w aktach prawnych wymienionych w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia o dopuszczeniu indywidualnym.

Państwo członkowskie udzielające homologacji nałożyło alternatywne wymagania.
The vehicle complies with the regulatory acts listed in Annex 4 to Regulation on the individual type approval. The issuing Member State has imposed alternative requirements.

Warszawa / Warsaw
(Miejscowość)

(Place)

(Podpis) ⁽⁵⁾

(Signature)

(Data)

(Date)

SEKCJA II
SECTION II

1. Służba techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:

Technical service responsible for carrying out the tests:

2. Data sprawozdania z badań:

Date of test report:

3. Numer sprawozdania z badań:

Number of test report:

Załączniki:
Attachments:

Załączniki:

- Wykaz danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdów.

Attachments:

- *The list of data needed for registration of vehicles.*

(1) Niepotrzebne skreślić.
(2) Jeśli występuje.

CZĘŚĆ 1

ZAKRES WARUNKÓW LUB WYMAGAŃ TECHNICZNYCH OBOWIĄZUJĄCYCH W PROCEDURZE KRAJOWEGO INDYWIDUALNEGO DOPUSZCZENIA POJAZDU DLA KATEGORII M, N, O

TABELA I

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
1 A	Poziom hałasu	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	X	X	X	X	X						X
2 A	Emisje (Euro 5 i Euro 6) z lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007	X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾		X ⁽¹⁾	X ⁽¹⁾							X
3 A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	rozporządzenie (WE) nr 51/2009 Regulamin ONZ nr 34	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

⁶⁾ Zastosowanie i wymogi szczegółowe dla poszczególnych przedmiotów zawarte są w załączniku nr II rozporządzenia 2018/858, w tym szczegóły badania i sprawdzenia przez służbę techniczną lub producenta.

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
9 B	Samochody osobowe w zakresie hamowania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 13-H	X ⁽⁴⁾			X ⁽⁴⁾								
10A	Kompatybilność elektromagnetyczna	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12A	Wyposażenie wnętrza	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 21	X											
13A	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użytkowaniem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 18		X ^(4A)	X ^(4A)		X ^(4A)	X ^(4A)						X
13B	Zabezpieczenie pojazdów silnikowych przed ich nieuprawnionym użytkowaniem	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 116	X			X								X
14A	Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 12	X			X								
15A	Siedzenia, ich kotwiczenia i zagłówki	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 17	X	X ^(4B)	X ^(4B)	X	X	X						

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
21A	Urządzenia odblaskowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22A	Przednie i tylne światła pozycyjne, światła hamowania oraz światła obrysowe górne pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 7	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22B	Światła do jazdy dziennej przeznaczone dla pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 87	X	X	X	X	X	X						X
22C	Światła pozycyjne boczne przeznaczone do pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 91	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23A	Światła kierunku jazdy pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 6	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24A	Urządzenia do oświetlenia tylnych tablic rejestracyjnych pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 4	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25A	Samochodowe halogenowe reflektory typu „sealed beam” z europejskimi asymetrycznymi światłami mijania lub światłami drogowymi lub z obydwoma tymi światłami	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 31	X	X	X	X	X	X						X

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
25B	Żarówki stosowane w homologowanych reflektorach pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25C	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w wyładowcze źródła światła	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 98	X	X	X	X	X	X						X
25D	Wyładowcze źródła światła do homologowanych świateł wyładowczych pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 99	X	X	X	X	X	X						X
25E	Reflektory pojazdów silnikowych wyposażone w żarówki lub moduły LED i emitujące asymetryczne światło mijania lub światło drogowe	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 112	X	X	X	X	X	X						X
25F	Systemy adaptacyjne oświetlenia głównego (AFS) w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 123	X	X	X	X	X	X						X
26A	Przednie światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 19	X	X	X	X	X	X						X
27A	Zaczepek holowniczy	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1005/2010 ^(*4)	X	X	X	X	X	X						

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
28A	Tylne światła przeciwmgłowe pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 38	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29A	Światła cofania pojazdów silnikowych i ich przyczep	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 23	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30A	Światła postojowe pojazdów silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 77	X	X	X	X	X	X						
31A	Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 16	X	X	X	X	X	X						X
32A	Pole widzenia do przodu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 125	X											
33A	Rozmieszczenie i oznaczenie ręcznych urządzeń sterujących, kontrolki i wskaźników	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 121	X	X	X	X	X	X						
34A	Instalacje odszraniające i odmgławiające szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 672/2010 ^(*)	X	(^s)	(^s)	(^s)	(^s)	(^s)						

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
35A	Instalacje wycieraczek i spryskiwaczy szyby przedniej	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1008/2010 ⁽⁶⁾	X	(⁶)	(⁶)	(⁶)	(⁶)	(⁶)					X
36A	Układy ogrzewania	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 122	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37A	Oslony kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1009/2010 ⁽⁷⁾	X										
38A	Zaglówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 25	X										
41A	Emisje (Euro VI) z pojazdów ciężarowych/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009	X (⁹)	X (⁹)	X	X (⁹)	X (⁹)	X					X
42A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 73					X	X			X	X	X

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
43A	Osłony przeciwzobryzgowe kół	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 109/2011 ^(*)8)				X	X	X	X	X	X	X	X
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012	X										
45A	Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 43	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46A	Montaż opon	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 458/2011 ^(*)9)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C ₁)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 30	X			X			X	X			X
46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C ₂ i C ₃)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 54		X	X	X	X	X			X	X	X

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C ₁ , C ₂ i C ₃)	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 117	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu „run flat” oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 64	X ^(9A)			X ^(9A)								X
47A	Ograniczanie prędkości pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 89		X	X		X	X						X
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 61				X	X	X						
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 55	X ⁽¹⁰⁾	X ⁽¹⁰⁾	X ⁽¹⁰⁾	X ⁽¹⁰⁾	X ⁽¹⁰⁾	X ⁽¹⁰⁾	X ⁽¹⁰⁾	X	X	X	X	X

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent	
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄		
64	Sygnalizatory zmiany biegów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 65/2012 (*14)	X											
65	Zaawansowany system hamowania awaryjnego	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 347/2012 (*15)		X	X		X	X						
66	System ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Komisji (UE) nr 351/2012 (*16)		X	X		X	X						
67	Określone komponenty wykorzystujące skroplony gaz ropopochodny (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 67	X	X	X	X	X	X						X
68	Systemy alarmowe pojazdów	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 97	X			X								X
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 100	X	X	X	X	X	X						

Pkt	Przedmiot ⁶⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów										Oddzielny zespół techniczny lub komponent
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
70	Określone komponenty wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 110	X	X	X	X	X	X					X
71	Wytrzymałość kabiny	Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Regulamin ONZ nr 29				X	X	X					
72	System eCall	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/758 ^(*17)	X			X							

Objaśnienia

X Odpowiedni akt prawny.

- ⁽¹⁾ Dla pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg. Na wniosek producenta rozporządzenie (WE) nr 715/2007 może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 840 kg.
- ⁽²⁾ W przypadku pojazdów wyposażonych w instalację LPG lub CNG wymagana jest homologacja typu pojazdu zgodnie z regulaminem ONZ nr 67 lub regulaminem ONZ nr 110.
- ⁽³⁾ Zgodnie z art. 12 i 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności (ESC).
- ⁽⁴⁾ Zgodnie z art. 12 i 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności (ESC).
- ^(4A) O ile jest zamontowane, urządzenie zabezpieczające musi spełniać wymogi regulaminu ONZ nr 18.
- ^(4B) Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do siedzeń, które nie są objęte zakresem regulaminu ONZ nr 80.
- ⁽⁵⁾ Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie urządzenie do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.
- ⁽⁶⁾ Pojazdy tej kategorii wyposażone są w odpowiednie wycieraczki i spryskiwacze szyby przedniej.
- ⁽⁹⁾ W przypadku pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg, które nie posiadają homologacji typu (na wniosek producenta i pod warunkiem że masa odniesienia nie przekracza 2 840 kg) na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007.
- ^(9A) Stosuje się wyłącznie w przypadku, gdy wyposażenie takich pojazdów wchodzi w zakres regulaminu ONZ nr 64. System monitorowania ciśnienia w oponach pojazdów kategorii M₁ jest obowiązkowy zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009.
- ⁽¹⁰⁾ Stosuje się jedynie do pojazdów wyposażonych w sprzęg(-i).
- ⁽¹¹⁾ Stosuje się do pojazdów o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony.
- ⁽¹²⁾ Dotyczy wyłącznie pojazdów, których „punkt odniesienia siedzenia (punkt »R«)” najniższego siedzenia znajduje się nie wyżej niż 700 mm nad poziomem jezdni.

- ⁽¹³⁾ Stosuje się tylko wtedy, gdy producent stara się o homologację typu pojazdów przeznaczonych do transportu towarów niebezpiecznych.
- ⁽¹⁴⁾ Dotyczy tylko pojazdów kategorii N₁, klasy I zgodne z opisem w załączniku I do niniejszego rozporządzenia (WE) nr 715/2007.
- ⁽¹⁵⁾ Zgodność z rozporządzeniem (WE) nr 661/2009 jest obowiązkowa, nie przewidziano jednak homologacji typu odnoszącej się do tego numeru pozycji, ponieważ jego zakres odpowiada połączeniu następujących oddzielnych pozycji: 3 A, 3B, 4 A, 5 A, 6 A, 6B, 7 A, 8 A, 9 A, 9B, 10 A, 12 A, 13 A, 13B, 14 A, 15 A, 15B, 16 A, 17 A, 17B, 18 A, 19 A, 20 A, 21 A, 22 A, 22B, 22C, 23 A, 24 A, 25 A, 25B, 25C, 25D, 25E, 25F, 26 A, 27 A, 28 A, 29 A, 30 A, 31 A, 32 A, 33 A, 34 A, 35 A, 36 A, 37 A, 38 A, 42 A, 43 A, 44 A, 45 A, 46 A, 46B, 46C, 46D, 46E, 47 A, 48 A, 49 A, 50 A, 50B, 51 A, 52 A, 52B, 53 A, 54 A, 56 A, 57 A oraz 64–71. Serie poprawek do regulaminów ONZ, które stosuje się obowiązkowo, są wymienione w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia (WE) nr 661/2009. Serie poprawek przyjęte w okresie późniejszym akceptowane są jako alternatywne.

ZAKRES WARUNKÓW LUB WYMAGAŃ TECHNICZNYCH OBOWIĄZUJĄCYCH W PROCEDURZE KRAJOWEGO INDYWIDUALNEGO
DOPUSZCZENIA POJAZDU DLA KATEGORII T, R, S, C.

Tabela I

Pkt	Przedmiot ⁷⁾	Akt prawny	Pojazdy silnikowe	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów																	
				T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1 b	T4.2 a	T4.2 b	T4.3 a	T4.3 b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
1	Nienaruszalność konstrukcji pojazdu	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
2	Maksymalna prędkość konstrukcyjna, regulator obrotów i ograniczniki prędkości	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
3	Układy hamulcowe i sprzęg hamulcowy przyczepy	RVBR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Układ kierowniczy w szybkich ciągnikach	RVFSR R 79 ONZ	Y	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	I	ND	ND	ND	ND
5	Układ kierowniczy	RVFSR	Y	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	I	ND	ND	ND	ND	ND
6	Prędkościomierz			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
7	Pole widzenia i wycieraczki szyb przednich	RVFSR R 71 ONZ	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
8	Szyby	RVFSR R 43 ONZ 11		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND

⁷⁾ Zastosowanie i wymogi szczegółowe dla poszczególnych przedmiotów zawarte są w załączniku nr I rozporządzenia 167/2013, w tym szczegóły badania i sprawdzenia przez służbę techniczną lub producenta.

Pkt	Przedmiot ⁷⁾	Akt prawny	Pojazdy silnikowe	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów																	
				T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1 b	T4.2 a	T4.2 b	T4.3 a	T4.3 b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
9	Lusterka wsteczne	RVFSR	Y	X	X	X	X	ND	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
10	Układy zapewniające kierowcy informacje	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
11	Oświetlenie, sygnalizacja świetlna i ich źródła światła	RVFSR ⁸⁾	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	Instalacja oświetleniowa	RVFSR R86 ONZ		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
13	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenie wnętrza, zagłówki, pasy bezpieczeństwa, drzwi pojazdu	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
14	Elementy zewnętrzne pojazdu i jego akcesoria	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	Kompatybilność elektromagnetyczna	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
16	Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND

⁸⁾ RVFSR (w oparciu o EKG nr 3 zmiana 3 poprawka 1 uzupełnienie 11; EKG nr 4 zmiana 4 uzupełnienie 14; EKG nr 5 uzupełnienie 7 do serii poprawek 02; EKG nr 6 zmiana 4 uzupełnienie 17; EKG nr 7 zmiana 4 uzupełnienie 15; EKG nr 19 zmiana 5 uzupełnienie 1; EKG nr 23 zmiana 2 uzupełnienie 15; EKG nr 31 uzupełnienie 7 do serii poprawek 02; EKG nr 37 uzupełnienie 36 do serii poprawek 03; EKG nr 38 zmiana 2 uzupełnienie 14; EKG nr 98 zmiana 1 uzupełnienie 11; EKG 99 uzupełnienie 6 do pierwotnej wersji regulaminu; EKG 112 seria poprawek 01; EKG 113 uzupełnienie 6 do pierwotnej wersji regulaminu)

Pkt	Przedmiot ⁷⁾	Akt prawny	Pojazdy silnikowe	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów																	
				T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1 b	T4.2 a	T4.2 b	T4.3 a	T4.3 b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
17	Systemy grzewcze	RVFSR	Y	X	X	X	X	X	ND	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
18	Urządzenia zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane		Y (tylko kat. T i C)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X	X
19	Tablica rejestracyjna	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
20	Tabliczka znamionowa	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
21	Wymiary i masa przyczepy	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
22	Maksymalna masa całkowita	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23	Masy obciążników	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24	Masy obciążników	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	Bezpieczeństwo układów elektrycznych	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
26	Tylne konstrukcje zabezpieczające	RVFSR		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	ND	ND
27	Zabezpieczenia boczne	RVFSR		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	ND	ND
28	Skrzynie ładunkowe	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND

Pkt	Przedmiot ⁷⁾	Akt prawny	Pojazdy silnikowe	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów																	
				T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1 b	T4.2 a	T4.2 b	T4.3 a	T4.3 b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
29	Urządzenia ciągnące	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
30	Opony	RVFSR R106 ONZ		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
31	Oslony przeciwrobryzgowe	RVFSR		ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	X	ND	ND	ND	ND	X	ND
32	Bieg wsteczny	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
33	Gąsienice	RVFSR		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	ND	ND	ND	ND
34	Sprzężenia mechaniczne	RVFSR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	X	X	X	X
35	Sprzężenia mechaniczne	RVCR		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND	ND	ND
36	ROPS	RVCR ⁹⁾		X	X	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND	ND	ND
37	ROPS dla pojazdów gąsienicowych	RVCR ¹⁰⁾		ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	X	X	ND	ND	ND	ND
38	ROPS montowane z przodu (ciągniki o wąskim rozstawie kół)	RVCR ¹¹⁾		ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
39	ROPS montowane z tyłu (ciągniki o wąskim rozstawie kół)	RVCR ¹²⁾		ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND

⁹⁾ (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 3, z późn. zm.)

¹⁰⁾ (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 8, z późn. zm.)

¹¹⁾ (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 6, z późn. zm.)

¹²⁾ (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 7, z późn. zm.)

Pkt	Przedmiot ⁷⁾	Akt prawny	Pojazdy silnikowe	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów																	
				T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1 b	T4.2 a	T4.2 b	T4.3 a	T4.3 b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
40	FOPS, konstrukcja zabezpieczająca przed spadającymi przedmiotami	RVCR ¹³⁾		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
41	Siedzenia pasażerów	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
42	Narażenie kierowcy na hałas	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
43	Siedzenie i miejsce kierowcy	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
44	Przestrzeń robocza, dostęp do miejsca kierowcy	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
45	Wały odbioru mocy	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
46	Ochrona komponentów napędowych	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
47	Mocowanie pasów bezpieczeństwa	RVCR ¹⁴⁾		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
48	Pasy bezpieczeństwa	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
49	OPS, zabezpieczenie przed przedmiotami przedostającym	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND

¹³⁾ (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksu OECD nr 10, z późn. zm.)

¹⁴⁾ (sprawozdanie z badań alternatywne do sprawozdania z zakresu zastosowania kodeksów OECD nr 3, 4, 6, 7, 8; z późn. zm.)

Pkt	Przedmiot ⁷⁾	Akt prawny	Pojazdy silnikowe	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów																	
				T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1 b	T4.2 a	T4.2 b	T4.3 a	T4.3 b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
	i się do wnętrza kabiny																				
50	Układ wydechowy	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND
51	Instrukcja obsługi	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
52	Urządzenia kontrolne, w tym w szczególności urządzenia alarmowe i wyłączniki samoczynne	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
53	Ochrona przed zagrożeniami mechanicznymi innymi niż wymienione w art. 18 ust. 2 lit. a), b), g) i k), w tym ochrona przed przerwaniem	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X

Pkt	Przedmiot ⁷⁾	Akt prawny	Pojazdy silnikowe	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów																	
				T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1 b	T4.2 a	T4.2 b	T4.3 a	T4.3 b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
	przewodów zawierających ciecze oraz niekontrolowanymi ruchami pojazdu																				
54	Oslony i urzadzenia ochronne	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
55	Informacje, ostrzezenia i oznaczenia	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	Z	Z	X	X
56	Materiały i produkty	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
57	Akumulatory	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
58	Wyjście bezpieczeństwa	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	
59	System wentylacji i filtrowania w kabinie	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
60	Szybkość spalania materiału, z którego wykonana jest kabina	RVCR		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND
61	Emisja zanieczyszczeń	REPPR (etapy ograniczania emisji z 2000/25/WE i 97/68/WE)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	ND	ND	ND	ND

Pkt	Przedmiot ⁷⁾	Akt prawny	Pojazdy silnikowe	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów																	
				T1a	T1b	T2a	T2b	T3a	T3b	T4.1 a	T4.1 b	T4.2 a	T4.2 b	T4.3 a	T4.3 b	Ca	Cb	Ra	Rb	Sa	Sb
								dyrektywy	dyrektywy												
62	Poziomy hałas (na zewnątrz)	REPPR (dopuszczalne wartości z 2009/63/WE)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	I	I	ND	ND	ND	ND

Legenda:

(+) = jeżeli w danej kategorii utworzono taką podkategorię

(++) = tylko w odniesieniu do podkategorii odpowiadających podkategoriom z indeksem b w kategorii T

X = ma zastosowanie

I = tak samo jak dla T stosownie do kategorii

Y = odpowiednie akty dotyczące pojazdów silnikowych są akceptowane jako równoważne, jak określono w akcie delegowanym

Z = ma zastosowanie tylko do wymiennego wyposażenia ciągniętego należącego do kategorii R ze względu na stosunek technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej do masy własnej, większy lub równy 3,0 (art. 3, definicja 9)

ND = nie dotyczy

RVFSR = rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu (akt delegowany)

RVCR = rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących konstrukcji pojazdu (akt delegowany)

REPPR = rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących efektywności środowiskowej i osiągnięć napędu (akt delegowany)

RVBR = rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących układów hamulcowych pojazdów (akt delegowany)

CZĘŚĆ 3

ZAKRES WARUNKÓW LUB WYMAGAŃ TECHNICZNYCH OBOWIĄZUJĄCYCH W PROCEDURZE KRAJOWEGO INDYWIDUALNEGO DOPUSZCZENIA POJAZDU DLA KATEGORII L.

Tabela I

Pkt	Przedmiot ¹⁵⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów													
			L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
1	Badania emisji spalin, oparów, gazów cieplarnianych, ze zużyciem paliwa oraz paliwem wzorcowym	art. 23, 24 rozporządzenia 168/2013	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	Maksymalna konstrukcyjna prędkość pojazdu, maksymalny moment obrotowy, maksymalna ciągła całkowita moc napędu silnika		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	Badania hałasu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze	art. 22 rozporządzenia 168/2013		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	Układ hamulcowy, łącznie z układem przeciwblokującym i kombinowanym		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	Bezpieczeństwo elektryczne		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	Oświadczenie producenta w zakresie prób zmęczeniowych układów bezpieczeństwa funkcjonalnego, części i wyposażenia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	Przednie i tylne konstrukcje chroniące				IF			IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF

¹⁵⁾ Zastosowanie i wymogi szczegółowe dla poszczególnych przedmiotów zawarte są w załączniku nr II rozporządzenia (UE) 168s/2013, w tym szczegóły badania i sprawdzenia przez służbę techniczną lub producenta.

Pkt	Przedmiot ¹⁵⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów														
			L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C	
9	Szyby, wycieraczki szyb przednich i spryskiwacze szyb, urządzenia odmrażające i odmgławiające			IF	IF	IF	IF	IF	IF	X	IF	X	IF	IF	IF	IF	X
10	Urządzenia sterownicze uruchamiane przez kierującego pojazdem, w tym również identyfikacja urządzeń sterowniczych, kontrolnych, ostrzegawczych oraz wskaźników		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	Instalacje urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej, łącznie z automatycznym włączaniem się oświetlenia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	Widoczność z tyłu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13	Konstrukcja chroniąca przy przewróceniu się pojazdu (ROPS)														X		
14	Mocowanie pasów bezpieczeństwa oraz pasy bezpieczeństwa				IF				X	IF	IF	IF	X			X	X
15	Miejsca siedzące (siedelka i siedzenia)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
16	Sterowność, właściwości przy pokonywaniu zakrętów i zwrotność		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
17	Instalacja opon		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
18	Tablica z ograniczeniem maksymalnej prędkości pojazdu i jej umiejscowienie na pojeździe				IF				IF	IF	IF	IF	IF	IF	X	X	IF
19	Ochrona osób znajdujących się w pojeździe, w tym wyposażenie wnętrza, zagłówki i drzwi pojazdu				IF			IF	IF	IF	IF		IF			IF	IF

Pkt	Przedmiot ¹⁵⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów														
			L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C	
20	Maksymalna ciągła moc znamionowa lub moc netto lub konstrukcyjne ograniczenie prędkości pojazdu		X	X	X	IF	IF			X	X	X	X	X	X	X	
21	Integralność konstrukcji pojazdu		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22	Środki zabezpieczające przed nieuprawnionymi manipulacjami	art. 20 rozporządzenia 168/2013	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
23	Urządzenia sprzęgające i zamocowania	art. 18 rozporządzenia 168/2013	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	
24	Urządzenia zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	Zgodność elektromagnetyczna (EMC)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
26	Wystające elementy zewnętrzne		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
27	Przechowywanie paliwa		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
28	Skrzynie ładunkowe				IF					X		IF			IF	IF	IF
29	Masy i wymiary		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30	System diagnostyki pokładowej	art. 21 rozporządzenia 168/2013				X	X	X	X			X	X	X	X	X	

Pkt	Przedmiot ¹⁵⁾	Akt prawny	Zastosowanie do poszczególnych kategorii pojazdów														
			L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C	
31	Uchwyty ręczne i podpórki dla nóg pasażerów	art. 18 rozporządzenia 168/2013		X	IF	IF	IF	IF	IF	X		IF	IF	IF	IF		
32	Miejsce na tablicę rejestracyjną		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
33	Informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
34	Podpórki		X	X		X											

„X” - niniejsze rozporządzenie ustala obowiązkowe wymogi w odniesieniu do danej kwestii i kategorii. Dokładne wymogi określono w podanych artykułach i dokumentach referencyjnych w tej tabeli.

„IF” – oznacza „jeśli zamontowano”.

Zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu

1. OGÓLNE.

1. W zakresie procedury dopuszczenia indywidualnego krajowego niezbędna jest należyta współpraca pomiędzy producentem, importerem, właścicielem pojazdu (lub ich upoważnionym przedstawicielem) a służbą techniczną, w celu spełnienia wymagań technicznych określonych w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia.
2. W procedurze dopuszczenia indywidualnego pojazdu każdy pojazd jest fizycznie kontrolowany przez służbę techniczną, przy weryfikacji wszystkich dostępnych świadectw lub certyfikatów, a także w oparciu o niezbędne badania określone w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia.

2. PROCEDURY.

1. W przypadku wystąpienia o dopuszczenie indywidualne krajowe służba techniczna powinna:
 - 1) sprawdzić:
 - a) czy dany pojazd spełnia wszystkie warunki i wymagania określone w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia – dotyczy nowego pojazdu o którym mowa w art. 59 ust.1 ustawy z dnia ... - o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia,
 - b) spełnienie warunków i wymagań w odniesieniu wyłącznie do tych przedmiotów wyposażenia lub części w pojeździe, których dotyczą wprowadzone zmiany odnośnie podstawy do wydania danego świadectwa homologacji typu przedmiotowego pojazdu – dotyczy nowego pojazdu, o którym mowa w art. 59 ust.2 ustawy z dnia ... - o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia;
 - 2) dokonać oceny dostarczonej dokumentacji w zakresie przeprowadzenia niezbędnych badań w procedurze dopuszczenia indywidualnego krajowego pojazdu;
 - 3) potwierdzić zgodność specyfikacji pojazdu oraz danych zawartych w dokumentacji pojazdu w odniesieniu do obowiązujących w tym zakresie aktów prawnych;
 - 4) dokonać sprawdzenia elementów badanego pojazdu oraz przedmiotów jego wyposażenia lub części pojazdu, podlegającym procedurze dopuszczenia indywidualnego krajowego, w celu potwierdzenia spełnienia wymagań określonych w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia;
 - 5) przeprowadzić badania w ramach procedury krajowego dopuszczenia indywidualnego w sposób nie powodujący uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu, jego wyposażenia lub części.
2. W przypadku braku dostarczenia świadectw homologacji potwierdzających spełnienie wymagań technicznych zawartych w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia, należy:
 - 1) przeprowadzić w tym zakresie badania pojazdu, którego dotyczy procedura dopuszczenia indywidualnego krajowego;
 - 2) sprawdzić czy dany pojazd spełnia wymagania techniczne dotyczące przedmiotu badania, zgodnie z aktem prawnym, określonym w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia;
 - 3) potwierdzić prawidłowość zamontowanych przedmiotów, zespołów lub części w pojeździe.

Warunki oceny równoważności wymagań alternatywnych w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu

1. OGÓLNE.

1. W przypadku braku świadectw homologacji typu, potwierdzających spełnienie odpowiednich wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu i zawartych w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia, należy przedstawić dokumenty potwierdzające spełnienie zasadniczych wymagań określonych w przepisach UE dotyczących badań homologacyjnych lub regulaminach ONZ lub zgodnych z zapisami aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).

2. W przypadku uznania w procedurze krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu dokumentów innych niż świadectwa homologacji typu, potwierdzających spełnienie wymagań technicznych określonych w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia, służba techniczna dokonuje weryfikacji dokumentów pod kątem spełnienia przez pojazd wymagań zapewniających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz ochronę środowiska.

2. PROCEDURY.

1. W przypadku przedstawienia w procedurze krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu dokumentów niestanowiących świadectwa homologacji, służba techniczna powinna:

- 1) dokonać weryfikacji przedłożonych dokumentów w celu potwierdzenia spełnienia wymagań zawartych w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia;
- 2) dokonać weryfikacji przedłożonych dokumentów, wydanych zgodnie z przepisami dotyczącymi wymagań zapewniających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz ochronę środowiska przy uwzględnieniu okresów przejściowych, zawartych w tych przepisach, a w razie potrzeby zażądać ich uzupełnienia;
- 3) potwierdzić zgodność danych i specyfikacje pojazdu zawartych w posiadanej dokumentacji z zakresem obowiązujących aktów prawnych;
- 4) dokonać oceny dostarczonej dokumentacji z dokumentami wymaganymi w procedurze krajowego dopuszczenia indywidualnego krajowego;
- 5) dokonać oceny dostarczonej dokumentacji w zakresie konieczności przeprowadzenia niezbędnych badań.

2. W przypadku braku dostępności dokumentów potwierdzających spełnienie przepisów zawartych w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia, należy:

- 1) przeprowadzić badania i przeprowadzić procedury wskazane w tym załączniku;
- 2) dokonać weryfikacji zgodności danych pojazdu i jego specyfikacji z wymaganiami równoważnymi do świadectw homologacji, określonymi w tym załączniku.

WZÓR

Wykaz danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdów

Lp.	Dane i informacje o pojeździe	Wyszczególnienie
1	Numer świadectwa homologacji pojazdu podstawowego	
2	Nazwa i adres producenta pojazdu podstawowego	
3	Nr VIN	
4	Model	
5	Rodzaj	
6	Podrodzaj ^{*)}	
7	Przeznaczenie	
8	Rok produkcji	
9	Masa własna [kg]	
10	Dopuszczalna ładowność [kg]	
11	Największy dopuszczalny nacisk osi [kN]	
12	Dopuszczalna masa całkowita pojazdu [kg]	
13	Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów [kg]	
14	Maksymalna masa całkowita przyczepy z hamulcem [kg]**)	
15	Inne***)	

.....
(miejscowość)

.....
(data)

.....
(czytelny podpis producenta)

.....
(stanowisko)

*) O ile dotyczy

**) Nie dotyczy ciągnika siodłowego

***)) Dotyczy innych danych i informacji uznanych za istotne przez producenta pojazdu

UZASADNIENIE

1. Przedstawienie istniejącego stanu rzeczy w dziedzinie, która ma być unormowana oraz wyjaśnienie potrzeby i celu wydania aktu.

Projektowane rozporządzenie w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu (Dz. U. z 2015 r. poz. 148), które straci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz.).

Funkcjonująca procedura dopuszczenia indywidualnego pojazdu wskazana w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) obejmowała wymagania wynikające z nieobowiązujących już przepisów unijnych:

1. dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG,
2. dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG,
3. dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

Projektowane rozporządzenie w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu stanowi realizację art. 68 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz realizuje obowiązek transpozycji do krajowego prawodawstwa wymagań określonych w następujących unijnych aktach prawnych:

1. rozporządzeniu nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 364 z 18.12.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 252 z 16.09.2016, str. 53, Dz. Urz. UE L 277 z 13.10.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 140 z 06.06.2018, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 91 z 29.03.2019, str. 42);
2. rozporządzeniu nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, Dz. Urz. UE L 53 z 21.02.2014, str. 1, Dz. U. L 77 z 23.03.2016, str. 65, Dz. Urz. UE L 30 z 31.01.2019, str. 106 oraz Dz. Urz. UE L 381 z 13.11.2020, str. 4);
3. rozporządzeniu nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE ((Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29).

2. Wykazanie różnic między dotychczasowym, a proponowanym stanem prawnym.

Projektowane rozporządzenie w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie

dopuszczenia jednostkowego pojazdu i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem wnioskodawców ubiegających się o uzyskanie takiego dopuszczenia.

3. Charakterystyka i ocena przewidywanych, związanych z wejściem w życie aktu skutków prawnych, w tym w szczególności dotyczących ograniczenia uznaniowości i uproszczenia stosowanych procedur.

Projektowane rozporządzenie w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu realizuje wymagania wskazane w przepisach unijnych wdrażanych do przepisów krajowych w projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia. Wymagania te nie wykraczają poza obowiązujące przepisy unijne i nie niosą za sobą żadnych dodatkowych skutków ani natury ekonomicznej ani administracyjnej. Z uwagi na fakt, iż przepisy unijne w sposób precyzyjny wskazują metodykę dopuszczenia indywidualnego, to projektowane przepisy rozporządzenia nie stanowią ograniczenia uznaniowości wydawanych dokumentów. Ograniczenia te wynikają jedynie z obowiązujących przepisów unijnych. Dodatkowo należy wskazać, iż projektowana ustawa zawiera procedurę uznania świadectwa krajowego dopuszczenia indywidualnego wydanego przez organ innego państwa członkowskiego, zatem nie ma mowy o ustanawianiu barier dla swobodnego przepływu towaru na rynku wspólnotowym.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl , tel. (022) 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia: 30 listopada 2022 r.</p> <p>Źródło:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. art. 68 ust. 1 projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia 2. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.), 3. 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 (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.), 4. 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, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.),
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu podyktowane jest faktem, iż uchylone zostają obecnie o obowiązujące przepisy dotyczące homologacji zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), a wszelkie kwestie dotyczące homologacji zostają uregulowane w zupełnie nowym akcie prawnym – projektowanej ustawie o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia. Projekt analizowanego rozporządzenia stanowi tym samym realizację zawartego w art. 68 projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia obowiązku ustawowego ciężącego na ministrze właściwym do spraw transportu polegającym na określeniu procedury indywidualnego dopuszczenia pojazdów.

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

Z uwagi na uchylanie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określania procedury dopuszczenia jednostkowego zawartego w ww. ustawie – Prawo o ruchu drogowym i określenie przez ustawodawcę nowej podstawy prawnej w nowym akcie prawnym rangi ustawowej, zostaje wydanie nowe rozporządzenie w oparciu o wspomnianą nową podstawę prawną (art. 68 nowoprojektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia). Nowe rozporządzenie w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu obejmuje te same rozwiązania legislacyjne, które są obecnie objęte zakresem rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu (Dz. U. z 2015 poz. 148) i nie wprowadzają nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego dopuszczenia.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu nie wymagają dodatkowych interwencji i mają na celu jedynie dostosowanie podstawy prawnej udzielanych decyzji w sprawie dopuszczenia indywidualnego, którą są obowiązujące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw).

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

Państwa członkowskie UE dokonują zmian w prawodawstwie krajowym w celu zapewnienia stosowania aktów unijnego prawa pochodnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organ udzielający homologacji – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)	1	TDT	TDT obecnie zatrudnia personel zajmujący się wydawaniem decyzji w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu, który posiada doświadczenie zawodowe w tym zakresie. W ramach tej procedury, posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków.
Producenci pojazdów	Okolo 160 podmiotów	TDT	Projekt rozporządzenia nie przewiduje wprowadzenia nowych obciążeń formalnych ani wzrostu cen pojazdów oraz ich wyposażenia w wyniku projektowanych przepisów, gdyż te przepisy są zbieżne z przepisami obowiązującymi. Rozporządzenia 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858 nie będą miały zasadniczego wpływu na konkurencyjność, ponieważ podmioty prowadzące działalność w zakresie dopuszczeń indywidualnych we wszystkich państwach członkowskich są zobligowane do zapewnienia stosowania powołanych aktów. Ponadto, regulacja ta pozwoli na zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego UE, w szczególności poprzez ograniczenie barier w zakresie handlu wewnętrznego i zagranicznego, projektowana procedura bowiem może mieć charakter jedynie krajowy i w takim trybie będzie realizowana na podstawie projektowanej ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia oraz rozporządzenia w sprawie dopuszczenia indywidualnego.
Producenci przedmiotów wyposażenia i części pojazdu	Okolo 200 podmiotów	TDT	Jw.

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

W ramach rządowego procesu legislacyjnego projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Pracodawcy Transportu Publicznego
3. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
4. Forum Związków Zawodowych
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. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy z siedzibą w Falentach
16. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
17. Związek Pracodawców Motoryzacji
18. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
19. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
20. Związek Dealerów Samochodów
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)

JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W przypadku sporządzonych kalkulacji odnośnie wysokości opłat za realizację czynności w ramach procedur homologacyjnych wskazanych w projekcie ustawy homologacyjnej, koszty wynikające z wyliczonych godzin pracy pracowników TDT w każdej z procedur, opłaty pokrywają wszystkie koszty wykonania czynności, tj. koszty pracy, wyposażenia i materiałów niezbędnych do wykonania czynności. W tym miejscu należy podkreślić, iż jedynie w tych przypadkach procedur, w których konieczne będzie dokonywanie kontroli na miejscu u producenta lub w służbie technicznej, konieczne będzie dodatkowe uwzględnienie rzeczywistych kosztów podróży przedstawicieli TDT na miejsce kontroli.</p> <p>Przedmiotowe rozporządzenie nie wywołuje skutków w sektorze finansów publicznych w odniesieniu do aktualnego stanu prawnego.</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)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2020 r.)	Właściciele i posiadacze pojazdów (duże przedsiębiorstwa, sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw)	0	0	0	0	0	0	0				
	Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze											
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa											

	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Przedmiotowe rozporządzenie nie wpłynie w żaden sposób na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.	
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 checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input 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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
9. Wpływ na rynek pracy		
Wpływ neutralny.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia wejdą w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Zważywszy, że projekt ma charakter doprecyzowujący oraz ma na celu zapewnienie spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		



Minister do Spraw Unii Europejskiej

DPU.E.920.2654.2021.MH
Warszawa, 09 stycznia 2023 r.
Dot.: RM-0610-1-23

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra do Spraw Unii Europejskiej

Karolina Rudzińska
Podsekretarz Stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury