

Nazwa projektu

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu

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: 10 lipca 2023 r.

Źródło:

1. Art. 68 ust. 1 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, 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).

Numer w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 293

OCENA SKUTKÓW REGULACJI**1. Jaki problem jest rozwiązywany?**

Projekt rozporządzenia w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu stanowi realizację delegacji zawartej w art. 68 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919).

Celem tej ustawy jest uporządkowanie zagadnień z obszaru homologacji pojazdów oraz ich przedmiotów wyposażenia i części poprzez przeniesienie z obecnie obowiązującej ustawy z dnia 20 czerwca 1997 – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.) rozdziału „Homologacja” i dostosowanie go w nowej ustawie do wymagań zawartych w przepisach międzynarodowych Unii Europejskiej (UE) oraz Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ).

Wydanie projektowanego rozporządzenia wynika zatem z uchylecia obowiązujących w tym zakresie przepisów ww. ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* oraz wprowadzenia nowej delegacji wynikającej z ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia – przedmiotowe zagadnienia były uregulowane na podstawie delegacji zawartej odpowiednio w art. 70zs ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 70zx ust. 1 pkt 1 ustawy – *Prawo*

o ruchu drogowym.

W oparciu o te delegacje wydano:

1. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu (Dz. U. z 2015 r. poz. 148);
2. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 marca 2013 r. w sprawie dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu (Dz. U. z 2013 r. poz. 396)

które utraciły moc z dniem wejścia w życie ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia.

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

Z uwagi na uchylenie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określania procedury dopuszczenia jednostkowego/indywidualnego pojazdu zawartego w ww. ustawie – *Prawo o ruchu drogowym* i określenie nowego upoważnienia w nowym akcie prawnym rangi ustawowej, konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia w obszarze indywidualnego dopuszczenia pojazdu w oparciu o wspomnianą nową podstawę prawną zawartą w art. 68 ust. 1 ustawy o systemach homologacji pojazdów i ich wyposażenia.

Projekt rozporządzenia w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu obejmuje te same rozwiązania o charakterze technicznym i proceduralnym, które są obecnie objęte zakresem ww. rozporządzeniami Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu oraz w sprawie dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu i nie wprowadza nowych obowiązków formalnych względem podmiotów ubiegających się o wydanie takiego dopuszczenia.

Proponowane rozwiązania prawne zawarte w nowym rozporządzeniu mają na celu jedynie dostosowanie podstawy prawnej udzielanych decyzji w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu, którą stanowią obowiązujące ww. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (w miejsce uchylonych dyrektyw 2003/37/WE, 2002/24/WE, 2007/46/WE).

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

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/indywidualnego pojazdu, który posiada doświadczenie merytoryczne w tym zakresie. W ramach dopuszczeń indywidualnych pojazdu posiadany personel jest wystarczający do zrealizowania przewidzianych obowiązków wynikających z tej procedury.
Producenci pojazdów,	Okolo 160	TDT	Z uwagi na fakt, iż unijne regulacje w sposób precyzyjny wskazują metodykę indywidualnego dopuszczenia,

przedstawiciele producentów, importerzy	podmiotów		a projektowane przepisy rozporządzenia nie wykraczają poza obowiązujące przepisy unijne, a stanowią ich wykonanie, to nie niosą za sobą żadnych dodatkowych skutków ani natury ekonomicznej ani administracyjnej, jak również nie stanowią ograniczenia w procesie uznawania wydawanych w innych krajach UE indywidualnych dopuszczeń pojazdu.
Właściciele pojazdów	Brak danych	–	jw.

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

Projekt został przekazany do opiniowania i konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Rada Dialogu Społecznego
2. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
3. Forum Związków Zawodowych
4. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
5. Business Centre Club
6. Związek Rzemiosła Polskiego
7. Konfederacja Lewiatan
8. Pracodawcy RP
9. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców
10. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”
11. Federacja Przedsiębiorców Polskich
12. Komisja Krajowa NSZZ "Solidarność"
13. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
14. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
15. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
16. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
17. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny
18. Liga Obrony Kraju
19. Transportowy Dozór Techniczny
20. Instytut Transportu Samochodowego
21. Związek Powiatów Polskich
22. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
23. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
25. Sieć Badawcza Łukasiewicz – Przemysłowy Instytut Motoryzacji
26. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
27. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Państwowy Instytut Badawczy
- 27a. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko
28. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
29. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
30. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych
31. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
32. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL
34. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
35. Transport i Logistyka Polska

36. Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
37. Polska Izba Motoryzacji
38. Polska Izba Gospodarcza Maszyn i Urządzeń Rolniczych
39. Dekra Polska
40. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)
41. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów
42. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej
43. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.
44. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o.
45. SYLKOM Sp. z o.o.
46. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
47. Laboratorium Badań Pojazdów Sp. z o.o.
48. Cartest Sp. z o.o.
49. Politechnika Świętokrzyska – Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej oraz Laboratorium Techniki Świetlnej, z siedzibą w Kielcach
50. Politechnika Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „STOMIL” Sp. z o.o.
51. Sieć Badawcza Łukasiewicz: Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR”
52. AUTO LAND R.T. Zduniewicz Spółka Jawna – Laboratorium Badań Szkła
53. Koalicja na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców
54. Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców
55. Agencja Ubezpieczeniowa „WENECJA” Ewa Gawlik
56. Centrum Techniki Okrętowej S.A.
57. TÜV Rheinland Polska Sp. z o.o.
58. Polski Związek Szkoleniowy
59. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
60. Związek Pracodawców Motoryzacji
61. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
62. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
63. Związek Dealerów Samochodów.

Projekt rozporządzenia w ramach opiniowania i konsultacji publicznych został przesłany do ww. podmiotów oraz udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Termin na zgłoszenie uwag wynosił odpowiednio 14/30 dni. Uwagi zgłoszone w toku opiniowania i konsultacji publicznych zostały omówione w raporcie.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	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

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Brak wpływu na sektor finansów publicznych.</p> <p>Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obowiązków poza te, które zostały określone w ustawie <i>o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia</i> oraz nie reguluje kwestii opłatowych, a jedynie realizuje rozwiązania prawne określone w tej ustawie zgodnie z zawartą w niej delegacją w obszarze procedury indywidualnego dopuszczenia pojazdu.</p> <p>Stawki opłat w zakresie procedury indywidualnego dopuszczenia pojazdu (za wydanie świadectwa unijnego/krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu czy też uznanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej) są uregulowane na poziomie ww. ustawy, a nie projektowanego rozporządzenia, w związku z tym skutki tych opłat zostały oszacowane w OSR do tej ustawy.</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 ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0

	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	Projekt rozporządzenia określa jednolite wzory dokumentów do stosowania przez wnioskujących (producenta, przedstawiciela producenta, importera pojazdu) o uzyskanie świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu:						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<ul style="list-style-type: none"> wzory wniosków o wydanie unijnego albo krajowego świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu, wzór oświadczenia zawierającego dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu. 						
	Rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	jw. – w przypadku, jeżeli wnioskodawcą jest właściciel pojazdu (osoba fizyczna)						
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	jw.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>Projekt rozporządzenia nie nakłada nowych obowiązków poza te, które zostały określone w ustawie o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz nie reguluje kwestii opłatowych w obszarze procedury dopuszczenia indywidualnego pojazdu.</p> <p>Stawki opłat w zakresie procedury indywidualnego dopuszczenia pojazdu (za wydanie świadectwa unijnego/krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu czy też za uznanie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej) są uregulowane na poziomie ww. ustawy, a nie projektowanego rozporządzenia, w związku z tym skutki tych opłat zostały oszacowane w OSR do tej ustawy.</p>						
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input type="checkbox"/> nie dotyczy								
6/10								

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 elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu na rynek 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 checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	Rozporządzenie określa zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, z uwzględnieniem równoważnych wymogów alternatywnych, mając na względzie konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

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

Z uwagi na to, iż projekt rozporządzenia wykonuje przepisy ustawy celem zapewnienia spójności prawa krajowego z prawem unijnym, nie przewiduje się ewaluacji.

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

Brak

TRYB PILNY – UZASADNIENIE WNIOSKU

Zastosowanie procedury przyśpieszonej w odniesieniu do przedłożonego aktu prawnego jest zasadne z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, słusznego interesu publicznego oraz spójności polskiego systemu w obszarze procedur homologacyjnych, w tym procedur równoważnych jak indywidualne dopuszczenie pojazdu, celem umożliwienia przedsiębiorcom – producentom nowych pojazdów kategorii T, C, R, S, M, N, O i L wprowadzanie ich na rynek nie tylko krajowy, ale również ukraiński w związku z dużym zapotrzebowaniem kierowanym do polskich producentów o dostarczanie pojazdów, które będą wykorzystywane w związku z obroną Ukrainy wobec agresji Rosji

Przedłożony projekt aktu prawnego stanowi jeden z sześciu projektów rozporządzeń zapewniających prawidłowe funkcjonowanie systemu homologacji na terytorium państwa polskiego.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu stanowi realizację delegacji zawartej w art. 68 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919), tj. ustawy nowoprzyjętej w polskim prawodawstwie, której celem jest dostosowanie przepisów Rzeczypospolitej Polskiej do regulacji Unii Europejskiej (UE) oraz Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) w kontekście trzech rozporządzeń unijnych: 167/2013, 168/2013, 2018/858 oraz regulaminów ONZ.

Projektowane 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 Transportowego Dozoru Technicznego i służb technicznych w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Przy tworzeniu rozporządzenia projektodawca uwzględnił:

- 1) konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska;
- 2) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;
- 3) konieczność ujednolicenia 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.

W Polsce funkcję władzy homologacyjnej realizującej całokształt zadań związanych z procedurami homologacji wypełnia Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Musi on dysponować kompletem narzędzi niezbędnych do realizacji procedur związanych z homologacją albo procedurami równorzędnymi jak dopuszczenie indywidualne pojazdu celem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, które stanowią słuszny interes publiczny, co w konsekwencji zapewnia spójność systemu krajowego w obszarze dopuszczania do ruchu drogowego nowych pojazdów.

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 UE oraz regulaminach ONZ dotyczących ich homologacji lub przepisach krajowych.

Potwierdzeniem tego jest uzyskanie odpowiedniego całopojazdowego świadectwa homologacji typu (UE, ONZ, krajowe). Regulacje unijne dopuszczają również w określonych przypadkach możliwość ustanowienia przez państwa członkowskie krajowych procedur związanych z wydawaniem przez daną władzę homologacyjną indywidualnych dopuszczeń pojazdu.

Projektowane rozporządzenie określa wymagania techniczne na potrzeby krajowej procedury indywidualnych dopuszczeń pojazdu w odniesieniu do pojazdów kategorii M, N, O, T, C, R, S oraz L, które oparto na przepisach UE oraz ONZ, przy zastosowaniu również równoważnych wymogów alternatywnych wynikających m.in. z krajowych warunków technicznych, przyjmując, że przyjęte wymagania zapewnią odpowiedni poziom bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska.

Dzięki zastosowaniu określonych w rozporządzeniu krajowych wymagań technicznych, procedur o charakterze administracyjno-organizacyjnym oraz zasad działania polskiego organu właściwego w sprawach homologacji i służb technicznych przeprowadzających badania na potrzeby uzyskania indywidualnego dopuszczenia pojazdu, możliwe będzie uzyskanie przez producentów i ich przedstawicieli, importerów albo właścicieli pojazdów kategorii T, C, R, S, M, N, O i L świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, a tym samym dopuszczenie do ruchu drogowego nowego pojazdu nieobjętego homologacją typu, ale spełniającego odpowiedni poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Procedura i zakres wymagań zawartych w projekcie pozwoli również na dopuszczenie do ruchu drogowego nowych pojazdów, które wprawdzie były objęte całopojazdowym świadectwem homologacji typu, ale przed ich pierwszą rejestracją wprowadzone zostały istotne zmiany konstrukcyjne wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę do wydania takich świadectw, co ma kluczowe znaczenie w kontekście ich poruszania się po drogach, przykładowo pojazdy ciężarowe przeznaczone do przewozu butli gazowych LPG dla mieszkańców Ukrainy celem zapewnienia minimalnych standardów życia.

Pilne wydanie przedmiotowego projektu rozporządzenia jest bardzo ważne w kontekście składanych obecnie do polskiej władzy homologacyjnej dużej liczby wniosków w zakresie wydania świadectw krajowych dopuszczeń indywidualnych pojazdu:

- 1) w odniesieniu do zabudowy pojazdów niekompletnych jako sprzętu wojskowego np. wyrzutni rakiet,

- 2) dla pojazdów sanitarnych oraz pojazdów przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych, które przekraczają granicę UE z Ukrainą,
- 3) dla pojazdów rolniczych przystosowanych do pracy w warunkach wojennych,
- 4) w zakresie przyczep kategorii O mających na celu transport ofiar wojny

co jest szczególnie istotne i pilne w aktualnej sytuacji agresji Rosji na Ukrainę.

Jak najszybsze wydanie przedmiotowego rozporządzenia ma niezwykle istotne znaczenie, gdyż umożliwi organowi homologacji tj. Dyrektorowi TDT wydawanie krajowych świadectw indywidualnego dopuszczenia pojazdu dla pojazdów produkowanych z przeznaczeniem do wykorzystania na terenie państwa ukraińskiego w związku z toczącymi się tam działaniami wojennymi przeciwko agresji Rosji, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa tych pojazdów, zarówno w ruchu drogowym, jak i dla innych użytkowników tego ruchu (pieszych). Jednocześnie należy zauważyć, iż nie było możliwe przewidzenie okoliczności związanych z tak dużym zapotrzebowaniem kierowanym do polskich producentów na dostarczenie tego rodzaju pojazdów na terytorium Ukrainy.

Projekt przedłożonego aktu prawnego nie ogranicza swobodnego przepływu towarów w obrębie Unii Europejskiej, jak również nie tworzy dodatkowych barier o charakterze handlowym. Przejrzystość przepisów w tym zakresie może stanowić zachętę dla podmiotów zajmujących się wprowadzaniem do obrotu handlowego pojazdów, zarówno tych obecnie prowadzących taką działalność dla jej rozszerzenia, jak i nowych podmiotów dla rozpoczęcia działalności w obszarze takich usług.

Niezależnie od powyższego uprzejmie informujemy, że w ramach notyfikacji:

- aktu prawnego odnoszącego się do elektromobilności, pod numerem 2019/084/DE Niemcy uzyskały zgodę Komisji Europejskiej na przyśpieszony tryb procedury notyfikacji,
- rozporządzenia odnoszącego się do bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod numerem 2021/536/PL Polska uzyskała zgodę Komisji Europejskiej na przyśpieszony tryb procedury notyfikacji.